



AER CAMPANIE

AFGANISTAN 1979-88

Puterea aeriană sovietică împotriva *mujahedin*

MA RKGAL OT TI | IL LU STR AT ED DE E DOUA RD A . GROU LT



AIRCAM PA IGN

AFGANISTAN 1979-88

Puterea aeriană sovietică împotriva *mujahedin*

MARK GALEOT TI | AM LUSTRAT DE EDOUARD A. GROULT



INTRODUCERE

Piloții MiG-29 se îndreaptă spre aeronava lor pentru a se pregăti pentru o misiune. MiG-29 a fost unul dintre cele mai bune contoare pe care sovieticii le-au avut la F-16 pakistanezi și, prin urmare, au fost folosite ca escorte de bombardiere. (Patrick Aventurier/Gamma-Rapho prin Getty Images)

Când tancurile sovietice au intrat în Afganistan pe 27 decembrie 1979, a fost intenționat să fie o scurtă demonstrație de forță pentru a instala un nou și mai lăcitabil lider al Partidului Popular Democrat din Afganistan (PDPA) și a uimește o rebeliune rurală.¹ La urma urmei, sub conducerea dictatorială a lui Hafizullah Amin, țara era din ce în ce mai ridicată în arme, galvanizată de amenințarea guvernului său revoluționar la adresa structurilor lor sociale tradiționale și a credinței musulmane. În câteva luni de la „Revoluția Saur” din 1978, care a adus PDPA la putere, aveau loc primele răscoale locale, revolta de la Herat din martie 1979 fiind zdrobită doar printr-un atac masiv aerian și terestre care a făcut mii de morți. Represaliile guvernamentale cu mâini grele i-au stimulat doar pe rebeli, al căror număr a fost, de asemenea, crescut de dezertările din forțele Kabulului. Amin s-a dovedit din ce în ce mai dictatorial – l-a arestat și apoi ucis pe co-conducătorul său Nur Mohammad Taraki – și a refuzat să facă compromisuri.

Moscova a încercat și nu a reușit să-l convingă pe Amin să adopte o poziție mai moderată și se temea din ce în ce mai mult că fie va declanșa o revoluție islamică fundamentalistă – așa cum tocmai se întâmplase în Iran – sau va apela la Washington pentru sprijin. Invazia sovietică se aștepta astfel să fie o operațiune scurtă și limitată: Operațiunea *Furtuna-333*, o misiune de comando pentru a-l elimina pe Amin, astfel încât să poată fi înlocuit de Babrak Karmal, care era considerat atât mai moderat, cât și mai puțin voinic, și Operațiunea *Baikal-79*, o scurtă și ascuțită demonstrație a puterii militare sovietice suficientă pentru a stabili situația din mediul rural.² În schimb, s-a dovedit a fi doar începutul unei lupte de un deceniu pe care sovieticii nu au pierdut-o din punct de vedere tehnic, dar pe care a devenit clar că nici nu o pot câștiga.

Acesta a fost un război purtat la fel de mult în aer, cât și pe pământ. Într-adevăr, probabil că puterea aeriană sovietică a fost cea care a făcut diferența între o înfrângere pentru Moscova și debilitante

- 1 Vede *Războiul sovietico-afgan 1979-1989* (Osprey Essential Istoriei 75, 2012)
- 2 Vede *Furtuna-333: KGB și Spetsnaz au capturat Kabul, războiul sovietic-afgan 1979* (Osprey RAID 54, 2021)



impas despre care liderul reformist Mihail Gorbaciov a hotărât în cele din urmă că nu mai merită luptat. De la bombardamentele de nivel înalt care au explodat văile muntoase ținute de rebeli, până la elicopterele Mi-24 și avioanele Su-25 care au însoțit fiecare operațiune substanțială a armatei, controlul sovietic asupra aerului a fost un atu vital al câmpului de luptă. A fost la fel de crucial pentru fiecare aspect al operațiunilor sale de pe câmpul de luptă, de la elicopterele Mi-8 care transportau provizii până la punctele de observare îndepărtate de pe vârfuri de munte până la „lalelele negre” An-12 care au dus trupurile soldaților căzuți în ultima lor călătorie spre casă.

Cu toate acestea, chiar dacă rebelul *mujaheddin* avea forțe aeriene, acesta nu a fost un conflict complet unilateral. Chiar înainte de a începe să achiziționeze rachete sol-aer portabile de om, cum ar fi controversatul US FIM-92 Stinger, s-au adaptat agresiv și imaginativ. Au învățat noi tehnici de evaziune, camuflaj și înșelăciune, au pus ambuscade împotriva atacurilor la nivel scăzut și chiar au lansat raiduri îndrăznețe asupra bazelor aeriene pentru a distruge aeronavele la sol.

Bazându-se atât pe surse rusești, cât și pe cele occidentale, această carte explorează și evaluează operațiunile rebelilor, guvernului afgan și sovietic, pentru a picta o imagine cuprinzătoare a războiului aerian din Afganistan. Deși nici măcar superioritatea aeriană masivă nu a putut câștiga această luptă pentru sovietici, experiențele lor le-au revoluționat înțelegerea războiului aerian, de la utilizarea elicopterelor – o lecție pe care Statele Unite o învățaseră cu adevărat în Vietnam – până la importanța de a oferi piloților un gradul de flexibilitate și libertate în operațiunile lor.

La urma urmei, Afganistanul este un mediu de luptă neiertător, chiar și pentru forțele aeriene. O evaluare a Statului Major sovietic a avertizat că, „în ceea ce privește natura terenului, Afganistanul este una dintre zonele cele mai nefavorabile pentru operațiunile aviatice”. Aproximativ 70% din țară este muntoasă, cu puternicul lanț Hindu Kush ridicându-se până la 7.000 de metri în unele cazuri, divizat de chei de până la 3.000 de metri adâncimi. Existau doar cinci aerodromuri cu piste suficient de lungi pentru majoritatea aeronavelor moderne de luptă – Kabul, Bagram, Jalalabad, Kandahar și Shindand – și toate erau la altitudine: 1.500-2.500 m deasupra nivelului mării. În aerul înalt și subțire, rotoarele elicopterului s-au luptat să obțină o portanță suficientă, darămite să negocieze ceea ce erau adesea

Un Mil Mi-24D patrulează munții de lângă Kabul în aprilie 1989. Aceasta a fost o navă de combat sovietică care a fost apoi transferată DRA în timpul retragerii. (Derrick Ceyrac/AFP via Getty Images)

OPUSBAZE AERIENE AFGANISTAN



Sovieticii au construit uneori improvizat platforme de aterizare pentru elicoptere la toate bazele lor, de obicei acoperite cu carton ondulat foi de metal ca aceasta la Baraki Barak din regiunea Logar, centrul-estul Afganistanului. Echipajul a unui elicopter de transport Mi-8MT din cei 50th. Căștile OSAP în zbor, flancate de un civil afgan și doi soldați sovietici, pozează pentru cameră în 1987. (E. Kuvakin/Vizu)

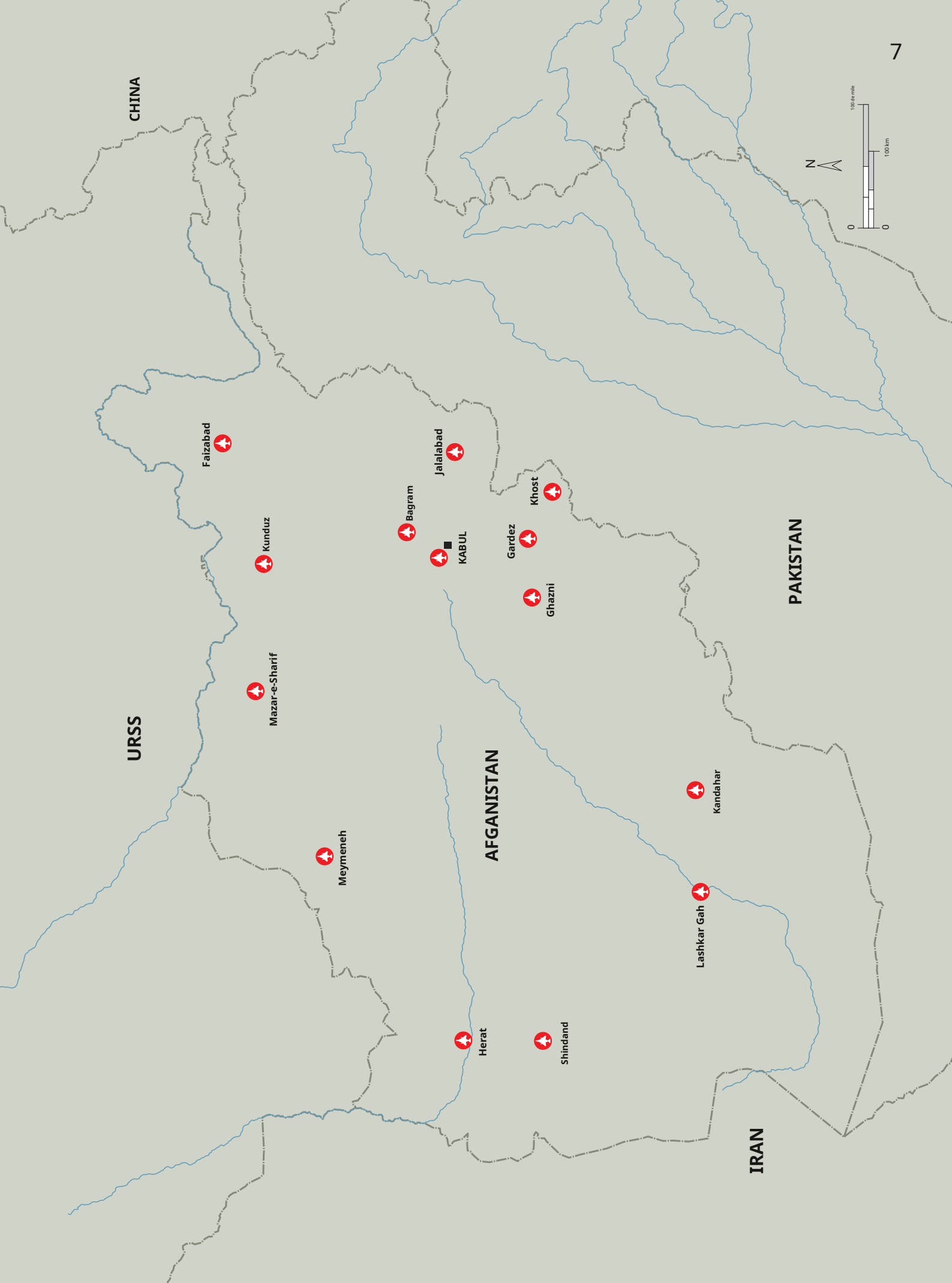
trecători înguste, în timp ce relieful accidentat împrăștia semnale radio, încurca radarul și oferea fără sfârșit peșteri și scufundări în care rebelii se puteau ascunde sau pune ambuscade. Chiar și în câmpiile din nord și în deșerturile din sud, reperarea țintelor în mijlocul gropilor aspre și stâncoși era dificilă și fără ca tipul de sisteme moderne de ghidare să fie încă doar introduse în aeronavele sovietice, piloților le era greu să se orienteze în teren monoton.

Nu era vorba doar de relief, ci și de climă. În iernile înghețate, misiunile au fost adesea blocate de furtuni de zăpadă și vizibilitate slabă, în timp ce verile fierbinți – când temperaturile puteau depăși 50 de grade Celsius – au văzut, de asemenea, operațiunile aeriene constrânse de ceata solului, furtunile de nisip și temperaturile ridicate ale aerului. Piese metalice ale aeronavelor s-ar putea încălzi până la 80 de grade sub soarele arzător, cu îmbinările și cusăturile potențial să poată sau distorsiona din cauza expansiunii diferențiale, iar furtunile de praf ar putea zgâria rotoarele, zgâria geamul cabinelor și înfunda liniile de lubrifiere.

Acesta ar fi, pe scurt, un câmp de luptă provocator pentru o Forță Aeriană sovietică care fusese antrenată și echipată pentru operațiuni de luptă convenționale peste câmpiile din nordul Europei (sau nordul Chinei). Ei – și *mujahedin*ât de hotărât să conducă *Shuravi* („Sovietici”) din țara lor – ar trebui să-și învețe modurile și adesea plăteau un preț groaznic în acest sens.

Zbor într-o vară afgană

Un pilot sovietic de elicopter de atac Mi-24 cu sediul la Kandahar, în sud, care a zburat două tururi în 280th Regiment, a amintit de experiența de a zbura în furtunile de nisip ca fiind o teroare deosebită: „Nu doar că vizibilitatea este atât de proastă, ci nisipul a sufocat filtrele motorului și chiar a roade paletelor rotorului. Deși nu era o practică obișnuită la acea vreme, chiar mi-aș mitui echipajul de la sol *samogon* (alcool homebrew) sau orice altceva am putut găsi pentru a-i determina să curețe complet filtrele după fiecare zbor, astfel încât motoarele să nu mi se sufoce în timpul zborului. De asemenea, a trebuit să inspectăm în mod regulat palele rotorului, care s-au înfundat foarte mult, iar până și sistemele hidraulice riscu să se blocheze de nisip. A fost un coșmar – oricare ar fi provocările de zbor în timpul iernii, le-aș lua în orice zi peste vara plină în Afganistan.



CHINA

URSS

AFGANISTAN

PAKISTAN

IRAN

Faizabad

Kunduz

Mazar-e-Sharif

Meymeneh

Bagram

Jalalabad

KABUL

Gardez

Ghazni

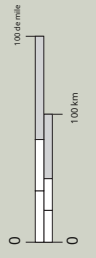
Khost

Herat

Shindand

Kandahar

Lashkar Gah



CRONOLOGIE

1979

27 decembrie Operațiuni *Furtuna-333* și *Baikal-79*.
Afganistanul a invadat

1980

Martie Operațiunea din Valea Kunar

Aprilie mai Operațiune *Romb*

9-12 aprilie Operațiunea Panjshir I

28 august-20 septembrie Operațiunea Panjshir II

8-16 noiembrie Operațiunea Panjshir III

1981

6-11 septembrie Operațiunea Panjshir IV

1982

25 aprilie Ahmad Shah Massoud atacă Bagram

16 mai-1 iunie Operațiunea Panjshir V

28 august-10 septembrie Operațiunea Panjshir VI

1984

19 aprilie-5 mai Operațiunea Panjshir VII

5-16 septembrie Operațiunea Panjshir VIII

1985

16 iunie-16 iulie Operațiunea Panjshir IX

1986

4 mai Mohammad Najibullah îl înlocuiește pe Babrak Karmal

9 iunie-14 iulie Operațiune *Manevră*

18-26 august Operațiune *Capcană*

1987

23 noiembrie-10 ianuarie 1988 Operațiune *Autostradă*

1988

14 aprilie Semnarea Acordurilor de la Geneva

15 mai Începutul retragerii sovietice

1989

20 ianuarie-4 februarie Operațiune *Podul aerian*

23-26 ianuarie Operațiune *Taifun*

15 februarie Finalizarea retragerii sovietice

O vedere aeriană a drumurilor
întortocheate din Afganistan
poalele dealurilor. (ZUMA Press
Inc/Alamy)





CAPACITATILE ATACATORULUI

Forțele aeriene sovietice din Afganistan

Desfășurarea sovietică în Afganistan a fost cunoscută sub numele de Contingentul limitat al forțelor sovietice din Afganistan (OKSVA: *Ogranichenny Kontingent Sovietskikh Voisk v Afganistane*, uneori pur și simplu redat ca OKSV), dar comanda operațională a fost învestită în 40th

Armata de arme combinate. Inițial, a existat o comandă aeriană distinctă, 34th Air Corps, dar acesta a fost ulterior transformat într-un element subordonat al celor 40th Armata odată ce a devenit clar că această operațiune nu va fi desfășurarea scurtă și victorioasă preconizată inițial. Țara a fost împărțită în patru zone operaționale: Nord (inclusiv Kunduz, Mazar-e-Sharif și Faizabad), Vest (Shindand și Herat), Est (Kabul, Bagram, Jalalabad și Khost) și Sud (Kandahar și Lashkar Gah). Fiecare avea propria sa comandă sectorială, raportând celor 40th Statul major al armatei.

Chiar dacă în multe privințe supra-proiectat pentru acest tip de război, bombardierul Su-24M a demonstrat eficacitatea acestuia în Afganistan.
(Alexander Mishin)



Aeroportul Kabul activ 31 decembrie 1979, după invazia sovietică. Observați coperta de pe partea din față a primului plan Mi-8, o necesitate având în vedere condițiile dure din iarna afgană. (François Lochon/ Gamma-Rapho prin Getty Images)

Comandanții celor 40th Armată

mai 1979–23 septembrie 1980	23	Lt general Yuri Tukharinov
septembrie 1980–7 mai 1982	7 mai	Lt general Boris Tkach
1982–4 noiembrie 1983	4	Lt general Viktor Yermakov
noiembrie 1983–19 aprilie 1985	19	general Leonid Generalov
aprilie 1985–30 aprilie 1986	30	general Igor Rodionov
aprilie 1986–04 iunie 1986–1987–		Lt general Viktor Dubynin
1981. februarie 1989		Lt general Boris Gromov

Autoritatea directă a forțelor din afara teatrului, cum ar fi bombardierele strategice și aviația de transport, era încă conferită altor structuri, cum ar fi districtul militar adiacent Turkestan (TurkVO) și comandamentul aviației cu rază lungă de acțiune (DA), iar coordonarea ar fi inițial ceva asemănător. emisiune. Cu toate acestea, pe măsură ce Statul Major a pus din ce în ce mai mult capital politic în război, a devenit clar că dovada că a putut contribui la acesta era o intrare utilă în evidențele de serviciu ale ofițerilor ambițioși. În jurul anului 1984, majoritatea relatărilor de la veterani din cei 40th Comandamentul armatei sugerează că coordonarea a funcționat mai bine decât ar fi anticipat.

Cei 40th Comandamentul de aviație al armatei a fost 1325th Postul de comandă al forțelor aeriene din capitală, Kabul. Principalele baze aeriene au fost la Kabul, Bagram la nord de Kabul și Kandahar la sud, cu unele mai mici dezvoltate în întreaga țară de-a lungul timpului în locuri precum Kunduz și Lashkar Gah. La început, multe dintre acestea au fost tabere foarte primitive: veteranii și-au amintit că tremurau în corturi și piroghe în prima iarnă a anilor 1979–80, fără apă caldă și nici spălătorie, așa că au fost nevoiți să trăiască în aceleași haine zile în șir. Din nou, într-o măsură considerabilă, acest lucru s-a întâmplat pur și simplu pentru că s-a presupus că aceasta va fi o desfășurare scurtă, iar comandanții care prea adesea nu s-au gândit prea mult la confortul oamenilor lor, au considerat-o ca o dificultate acceptabilă pe termen scurt. Până în iarna anului 1980, totuși, s-au înființat un loc de cazare adecvat, iar bazele aeriene au devenit cantonamente militare cu toate facilitățile necesare.

Un elicopter Mi-8M revenind la Kabul, după o misiune în Baharak, provincia Badakhshan. (Arhiva foto americană/Alamy)

Puterea rotorului

Așa cum Vietnamul a pecetluit povestea de dragoste a armatei americane cu elicopterul, tot așa și Afganistanul le-a demonstrat sovieticilor valoarea sa în războiul modern în general și în contra-insurgențele în

special. Abia a existat niciun aspect al celor 40th Operațiunile armatei în care elicopterele nu au jucat un rol crucial și integrarea Aviației Armatei (AA: *Armeiskaya Aviatsiya*) ramura a 34th Air Corps în structura sa de comandă, cu cele mai multe unități atașate unor brigăzi sau divizii specifice, s-au dovedit a fi foarte bune.

Elicopterele armate au oferit sprijin aerian apropiat pentru atacurile mecanizate, răspunsuri rapide la ambuscadele rebelilor și ambele acoperire pentru convoaiele sovietice de aprovizionare și interzicerea *mujahedin* rulate. Cea mai formidabilă sursă de putere de foc mobilă a fost „tancul zburător” Mi-24, o navă blindată care



putea transporta, de asemenea, opt soldați, deși, în practică, adăuga de obicei câțiva tehnicieni ca trăgători laterali la echipa sa obișnuită de doi echipaj. Deși DRA Air Force primiseră nave de combat Mi-24 înainte de invazie, sovieticii și-au extins rapid numărul în Afganistan și, până la sfârșitul anului 1980, aveau 251 de nave în teatru. Mai degrabă decât o navă de atac slabă precum contemporanul său din SUA, AH-1 Cobra, Mi-24 a fost un vânător greu, cu diverse versiuni echipate cu bombe, rachete și rachete pe aripile sale, precum și un pistol, indiferent dacă Mitralieră Afanasev A-12.7 de 12,7 mm a modelului original, mitraliera Yakushev-Borzov Yak-B cu patru țevi de 12,7 mm a Mi-24D (Hind-D) și Mi-24V (Hind-E) pe scară largă, sau tunul automat cu două țevi GSh-30-2K de 30 mm, montat lateral, al mai târziu Mi-24P (Hind-F).³

Elicoptere sovietice dislocate în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Arme sau marfă	Raza maximă	Viteză
Mi-6 (NATO: Cârlig)	Transport greu	1957	6	70 de trupe sau 12.000 kg; opțional 12,7 mm HMG	970 km	300 km/h
Mi-8T (NATO: șold-C)	Transport mediu	1961	3	24 de trupe sau 4.000 kg; opțional 4 păstăi de rachetă, 1-2 MG-uri montate lateral	495 km	250 km/h
Mi-8TVK (NATO: Hip-E)	Asalt	1961	3	12,7 mm HMG, 6 hardpoints cu bombe, capsule de rachete sau patru AT-2 ATGM	495 km	250 km/h
Mi-24 (NATO: Hind-A)	Gunship	1969	2-3	12,7 mm HMG și rachete, pistol păstăi, bombe sau 4 ATGM; opțional 8 trupe	450 km	335 km/h
Mi-24D (NATO: Hind-D)	Gunship	1971	2-3	Gatling de 12,7 mm HMG și rachetă păstăi, păstăi pentru arme, bombe sau 4 ATGM; opțional 8 trupe	450 km	335 km/h
Mi-24V (NATO: Hind-E)	Gunship	1973	2-3	Gatling de 12,7 mm HMG și rachetă păstăi, păstăi pentru arme, bombe sau 8 ATGM; opțional 8 trupe	450 km	335 km/h
Mi-24P (NATO: Hind-F)	Gunship	1978	2-3	30 mm cu două butoaie autotun și rachete, pistol păstăi, bombe sau 8 ATGM; rar 8 trupe	450 km	335 km/h

În primii ani, Mi-24 zburau adesea la altitudini joase, bazându-se pe viteza și armura lor pentru a învinge focul rebelilor cu arme de calibru mic, angajând ținte cu rachete ghidate antitanc (ATGM) la o rază de 1.200-1.500 m, S neghidat. -5 rachete de 55 mm la aproximativ 1.000 m și focuri de armă la

Această lovitură frontală a unui Mil-24, supranumit The „carul diavolului” de către **mujahedin**, demonstrează marimea acestui lucru gunship. (Patrick Aventurier/Gamma-Rapho prin Getty Images)



700–900 m. De asemenea, au transportat o serie de bombe explozive sau incendiare, în special pentru utilizare împotriva țințelor fortificate, precum și podul dozatorului de mine KGMU 2V. Mai târziu, pe măsură ce amenințarea armelor rebele AA și MANPADS (sisteme portabile de apărare aeriană) a devenit mai severă, aceștia nu numai că au învățat noi tactici, ci și-au dobândit și mai multe contramăsuri, inclusiv distribuitoare de rachete pentru a momeala rachetele care caută căldură și deflectoare pentru a reduce semnătura termică a evacuarilor lor.

Deși Mi-24 au fost folosite ocazional în rolul lor inițial ca „IFV-uri zburătoare”, Mi-8 robust și versatil a fost adevăratul cal de bătaie, fie ca transportator de trupe, camion de aprovizionare sau chiar navă de asalt. Un design care datează de la sfârșitul anilor 1950, care a zburat pentru prima dată în 1961, Mi-8 a fost dezvoltat inițial pentru piața civilă, dar a fost preluat cu întârziere de către armată ca transport de trupe, capabil să ridice 24 de soldați complet echipați sau 3 tone. în magazine. Mi-8T/Mi-8MT de bază (nume de cod NATO „Hip-C”) era de obicei neînarmat, dar putea transporta patru poduri de rachete pe stâlpi de stabilizare și avea din ce în ce mai mult, de asemenea, unul sau doi tuneri cu mitraliere PK de 7,62 mm. Versiunea de asalt Mi-8TVK (Hip-E) a montat o mitralieră KV-4 de 12,7 mm în cap și rachete, bombe sau patru 3M11 *Fleyta*(AT-2 Swatter) ATGM-uri pe stabilizatoare.

Cu toate acestea, valoarea sa reală a fost versatilitatea sa ca platformă pentru o gamă largă de misiuni de specialitate. Mi-8MB *Bissektrisa*(Bisectoare) medevac (evacuare medicală) ambulanță ridicată

Misiunea de recunoaștere-lovitură

Nevoia de a interzice caravanele de aprovizionare a rebelilor ca parte a Planului Veil, precum și de a limita activitatea partidelor lor de raid, i-a determinat pe sovietici să adopte Acțiunea de Recunoaștere-Lovitură (RUD: **Razvedyvatelno-Udarnye Dyeystviya**). Acest lucru a fost realizat în general de o pereche (uneori două perechi) de elicoptere, de obicei Mi-24 mai bine înarmate, dar ocazional cu Mi-8 în sprijin. Uneori, aceștia au funcționat pur și simplu pe principii generale, dar mai des lucrând pe baza informațiilor adunate de KhAD sau recunoașterea aeriană sovietică. Elicopterele și-ar încadra zona de patrulare la o altitudine de 1.500–1.700 m, menținând un interval de 600–800 m, pentru a le oferi vizibilitate maximă și libertate de manevră, putându-se în același timp să se sprijine reciproc. La identificarea unei rulote suspecte, fie de vehicule, catări sau cai, ei trageau focuri de avertizare pentru a o opri. Un elicopter avea să aterizeze o echipă de inspecție – aceasta era una dintre puținele situații în care capacitatea de transport de trupe a lui Mi-24 era folosită în Afganistan – apoi se ridica din nou pentru a prelua supravegherea. Dacă rulota nu se oprește sau deschide focul asupra elicopterelor sau a echipei de inspecție, atunci ar fi distrusă din aer. Prea des, mai ales în etapele ulterioare ale războiului, RUD-urile au adoptat o abordare „trage mai întâi, verifică vehiculele arse mai târziu”, în special în zonele cu greutate grele.

mujahedin inactivitate. Cu toate acestea, RUD-urile, în timp ce câștigau **Shuravi** puțini prieteni din populația locală, au reprezentat într-adevăr un mijloc eficient de constrângere a operațiunilor de aprovizionare ale rebelilor și a libertății generale de mișcare.



Elicopterul de transport greu Mil Mi-6 a fost un atu puternic, dar vulnerabilitatea sa a fost de așa natură încât, după primele pierderi, i s-a interzis transportul de soldați, până când acest edict a fost relaxat la sfârșitul războiului. (aviation-images.com/

Grupul de imagini universale prin Getty Images)

răniții de pe câmpul de luptă, în timp ce comandanții supravegheau operațiunile de la postul de comandă aerian Mi-8VKP, Mi-8AV împrăștia mine și așa mai departe. În cuvintele unui fost ofițer de stat major din cei 40ⁱⁱ Army, „Mi-8 poate să nu fie la fel de cunoscut afară *afgan*, dar pentru mine, a fost poate cea mai indispensabilă armă a războiului'.

Deși în primul an de război a fost folosită ocazional macaraua zburătoare Mi-10, cea mai mare fiară din flota sovietică a fost masivul Mi-6, cel mai mare elicopter din lume până când a fost înlocuit cu Mi-26. La vârf, au fost probabil 60 de dislocați în Afganistan, inclusiv o unitate care face parte oficial din forțele DRA, dar cu echipaje sovietice. Două batalioane de transport greu au fost rotite între Bagram, Kabul, Kandahar, Kunduz și Shindand ca nevoi operaționale

De fapt, statul sovietic ar „recruta” orice ar avea nevoie, ca acestea Aeroflot civil Mi-8 elicopterele folosite pentru a aduce trupe pe aeroportul din Kabul în ianuarie 1980. (Hans Paul/Lehtikuva/AFP via Getty Images)



dictat. Deși era capabil să transporte trupe, muniție sau chiar vehicule, unul dintre cele mai importante roluri ale sale a fost să livreze alimente către avanposturi în locuri în care geografia sau densitatea forțelor rebele făceau convoaiele terestre prea periculoase. Timp de peste un an, de exemplu, un batalion Mi-6 cu sediul în Kunduz a zburat aproape zilnic zboruri de aprovizionare către stațiile din provincia Bamyan, la nord-vest de Kabul. Dimensiunea sa însemna că avea nevoie oficial de cel puțin 350 de metri de pistă pentru a decola sau a ateriza, dar, în practică, piloții au încălcat adesea regulamentele, învățând cum să-și „daneze” încărcăturile voluminoase din porțiuni mai scurte.

Un regiment separat de aviație de elicoptere (OVP: *Otdelny Vertolyotny Aviatsionny Polk*) cuprindea trei sau patru escadroane cu 12 nave, de obicei o combinație de Mi-24 și Mi-8, deși pe măsură ce valoarea elicopterelor a devenit mai clară, unele s-au extins și mai mult. În 1982, de exemplu, 181stOVP a achiziționat o a cincea escadrilă, care avea sediul la Maymana. Au existat și forțe independente, de obicei fiecare o escadrilă separată de aviație de elicoptere (OVE: *Otdelnaya Vertolotnaya Eskadrilya*). Acestea au avut roluri speciale. 205th și 239th OV-urile care zboară din Jalalabad și Lashkar Gah, de exemplu, au fost desemnate direct să sprijine *Spetsnaz* operațiunile forțelor speciale.

Unitățile de aviație ale armatei în Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Implementare	Note
Kabul	290 th OVP	Mi-8, Mi-24	1979–89	
	339 th OVP	Mi-8, Mi-24	1980–89	
Bagram	338 th OVP	Mi-8, Mi-24	1980–89	
	262 nd OVE	Mi-8, Mi-24	1981–89	Atașat la 201 st Divizia
Jalalabad	292 nd OVP	Mi-8, Mi-24	1980–81	
	335 th OVP	Mi-8, Mi-24	1981–89	Inlocuit 292 nd OVP
	208 th OVE	Mi-8, Mi-24	1982–88	
Kandahar	280 th OVP	Mi-6, Mi-8, Mi-24	1979–89	Atașat la 70 th Brigadă
	289 th OVP	Mi-8, Mi-24	1980–88	
Kunduz	181 st OVP	Mi-6, Mi-8MT, Mi-24	1979–89	Cinci escadroane după 1982
	292 nd OVP	Mi-6, Mi-8, Mi-24	N / A	Atașat la 66 th Motor independent Brigada de pușcași
	146 th OVE	Mi-8, Mi-24	1980–89	1980, atașat la 201 st Divizia
	254 th OVE	Mi-8, Mi-24	N / A	Atașat la 201 st Divizia
Lashkar Gah	205 th OVE	Mi-8MT, Mi-24	N / A	Atașat la 22 nd Spetsnaz Brigadă
	239 th OVE	Mi-8MT, Mi-24	1986–88	Rotită între Lashkar Gah și Ghazni
Shindand	302 nd OVE	Mi-8, Mi-24	1979–89	Atașat la 5 th Divizia

Închideți suportul aerian

În timp ce elicopterele de combat au fost apreciate pentru capacitatea lor de a zăbovi în sprijinul operațiunilor la sol, aeronavele de atac la sol alocate celor 40th Armata prin aviație frontală (FA: *Frontovaya Aviatsiya*), unul dintre comenzile separate ale Forțelor Aeriene sovietice, a efectuat o activitate egală

rol semnificativ. Aeronava emblematică a războiului a fost Su-25 *Grach* (Rook, nume de cod NATO „Frogfoot”), o aeronavă blindată, dedicată atacului la sol, concepută ca un succesor spiritual al Il-2 *Shturmovik* al Doilea Război Mondial. «Era robust, puternic înarmat cu un tun GSh-30-2 de 30 mm și aproape 4,5 tone de bombe, rachete, rachete sau gunpods, iar viteza sa minimă relativ mică în comparație cu restul arsenalului FA cu aripă fixă însemna că ar putea fi mai mult, precise și să funcționeze în medii operaționale mai stricte. De asemenea, ar putea angaja în siguranță ținte de la altitudini mai joase - adesea doar 500-1.000 m, comparativ cu 2.000-2.500 m pentru luptătorii presați în munca de atac la sol - cu toate avantajele pe care acest lucru le-a însemnat pentru precizie. Nu e de mirare că un comandant înalt OKSVA l-a numit „Kalashnikov al flotei aeriene – singura armă pe care te poți baza întotdeauna”.

Avioane tactice sovietice în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Armament	Raza maximă	Viteză
MiG-21 (NATO: pat)	Luptător	1955	1	1 x pistol de 23 mm; 5 x puncte rigide	1.670 km	2.175 km/h
MiG-21 bis (NATO: Peștele-L)	Luptător	1957	1	1 x pistol de 23 mm; 4 x puncte rigide	1.210 km	2.175 km/h
MiG-23 (NATO: Flogger)	Luptător	1967	1	1 x pistol de 23 mm; 6 x puncte rigide	1.500 km	2.499 km/h
MiG-27 (Flogger-D)	Atac la sol	1970	1	1 x pistol de 30 mm; 7 x puncte rigide	780 km	1.885 km/h
Su-17 (NATO: Instalator)	Luptător cu aripi oscilante - bombardier	1966	1	2 x tun de 30 mm; 12 x puncte rigide pentru muniție de 4.000 kg	1.150 km	1.860 km/h
Su-25 (NATO: picior de broască)	Atac la sol	1975	1	1 x tun de 30 mm; 11 x puncte rigide pentru muniție de 4.400 kg	1.000 km	975 km/h

Cu toate acestea, întreaga gamă a altor luptători-bombardiere aflate în serviciul sovietic a avut, de asemenea, acțiune în Afganistan, împreună cu unii luptători care au fost dislocați din cauza temerilor timpurii că

4 Vedeă *Sukhoi Su-25 Frogfoot* (Osprey Air Vanguard 9, 2013)



Su-25 *Grach* și-a câștigat teama rebelilor și respectul sovieticilor pentru puterea de foc, mai ales folosind rachete, ca aici. (Nikolay Doychinov/ AFP prin Getty Images)



Un MiG-21 în schema de culori argintie folosit pentru interceptoare, expus la Muzeul Național al Aerului și Spațiului Steven F. Udvar-Hazy Center din Chantilly, Virginia. (Balon Greyjoy)

SUA sau aliatul său Pakistan ar putea interveni direct. Deși au existat unele angajamente cu forțele aeriene pakistaneze, în practică, acestea au fost utilizate mai des pe o bază limitată pentru misiuni de atac la sol, chiar dacă capacitățile lor în acest rol erau relativ limitate. Un număr de interceptoare MiG-21PFM (NATO: Fishbed-F) au fost trimise la Kabul, de exemplu, dar deși puteau transporta gunpods cu tun GSh-23 de 23 mm sau bombe sau rachete aer-sol Kh-66 pe două aripi. stâlpi, au fost retrase rapid în martie 1980 ca nepotrivite acestei misiuni și înlocuite cu MiG-21SM (Fishbed-J) și MiG-21bis (Fishbed-L/N), care aveau cel puțin tun intern, precum și posibilitate de a purtați un rezervor de combustibil extern pentru a-și mări autonomia.

Avioanele de vânătoare nu erau foarte potrivite pentru a ataca ținte mici, împrăștiate, adesea pe teren accidentat. Nu puteau transporta bombe grele – sau multe dintre ele – și nici piloții lor nu erau special antrenați să-și folosească armele în astfel de circumstanțe, mai ales că zburau la viteze relativ mari. MiG-21, de exemplu, transportau de obicei doar două bombe FAB-250, deoarece în mediile calde și înalte în care operau, trebuiau să-și mențină greutatea încărcată la minimum.

Ulterior, MiG-21 au fost succedate de avioane de luptă cu geometrie variabilă MiG-23ML/MLD mai moderne, care aveau o avionică mai bună și puteau transporta mai multe muniții și, chiar la sfârșitul războiului, vânătoare-bombardiere MiG-27D. Acestea au fost mai capabile, dar din nou proiectate

Se apropie bombardamentele

Piloții sovietici au dezvoltat o serie de modele de atac caracteristice cel mai bine pentru operațiunile împotriva rebelilor pe jos sau călare, care operează de obicei pe teren accidentat.

Pereche Dive Strike: Folosit în general în împrejurimile strâmte ale văilor de munte, unde exista mai puțin spațiu pentru manevre laterale și scopul era de a lansa o lovitură rapidă înainte ca rebelii să se poată împrăștia în acoperire, acest lucru a presupus liderul să se arunce în atac la o viteză de 30-40- unghiul de grade și eliberarea de bombe sau tragerea de rachete la cea mai mică altitudine practică înainte de a trage în sus. Aripa lui avea să-l urmeze, la un interval suficient pentru a permite corecții de ultimă oră la țintire, dar în rest cât mai repede posibil.

Carusel: Avioanele, în mod ideal în număr mai mare, au luat pe rând să-și facă atacul să alerge, menținând ținta sub atac constant. Acesta a fost adesea folosit împotriva concentrărilor de trupe rebele în zone mai deschise, nu în ultimul rând pentru că cerea o coordonare atentă.

Cabriolet: Echipajele cu experiență ar putea folosi această metodă împotriva țăintelor fixe cunoscute, permițând un anumit grad de foc indirect, chiar și pe terenul intermediar. Aeronava a accelerat într-o coborâre ușoară, apoi s-a întors la un unghi de 30 sau chiar 45 de grade, eliberând bombe în vârful urcușului, înainte de a se înclina într-o parte. Bomba ar putea, în funcție de viteză și unghiul de separare, să zboare câțiva kilometri până la țintă

Lovitură de noapte: Aeronava principală a aruncat rachete de parașută de la o altitudine de 2.000-3.000 m asupra țintei anticipate. Aceste așa-numite „candelabre” ar arde timp de 6-8 minute, dându-i timp membrului pentru a ataca apoi cu pistoale, rachete sau bombe de la o rază de 1.500-2.000 m. În cazuri rare, un lider deosebit de rapid de manevră (și încrezător) ar putea fi capabil să se întoarcă și să aibă totuși timp să facă un atac propriu.

pentru războiul convențional în Europa, mai degrabă decât contra-insurgență și operațiuni în trecători strânse de munte.

Chiar și așa, adevărații dinți ai FA din Afganistan au fost Su-25 și mai vechiul avion de luptă Su-17, un avion de vânătoare-bombardier robust cu aripă pivotantă care este încă în serviciu și astăzi. Ele au fost folosite pentru misiuni de recunoaștere, dar mai des în rol de atac direct, fie ca parte a misiunilor de lovitură planificate în prealabil sau „vânătoare liberă”. În ultimele misiuni, li s-a atribuit o zonă de patrulare și s-a putea angaja - uneori doar cu permisiunea de la comanda lor, alteori, după bunul plac - ținte de oportunitate pe care le-au întâlnit, de obicei caravane rebele.

Aeronava opera de obicei în perechi. O singură pereche ar fi de obicei desfășurată pentru misiuni de recunoaștere sau de evaluare a daunelor de luptă sau pentru a desemna o țintă pentru atacul aerian sau de artilerie. Una sau două perechi (cunoscute ca „legătură”) ar întreprinde o suprimare a apărării aeriene, iar două până la patru perechi o misiune completă de lovitură. În rare cazuri, o escadrilă completă de 12 avioane putea fi desfășurată, dar de obicei nu mai mult de zece erau operaționale la un moment dat.

Unitățile FA au fost rotite prin Afganistan mai rapid decât multe alte elemente ale forțelor aeriene. În total, 11 regimente de aviație de luptă (IAP: *Istrebitelny Aviatsionny Polk*), un regiment separat de aviație de atac (OShAP: *Otdelny Shturmovy Aviatsionny Polk*), o escadrilă separată de aviație de atac (OShAE: *Otdelnaya Shturmovaya Aviatsionnaya Eskadrilya*) și șapte regimente de aviație de vânătoare-bombardiere (IBAP: *Istrebitelno-Bombardirovochny Aviatsionny Polk*) s-au rotit prin OKSVA. Utilizarea agresivă și consecventă a aeronavelor FA este evidentă și în pierderile lor pe parcursul războiului: 21 MiG-21, 11 MiG-23, 34 Su-17 (inclusiv Su-22, versiunea sa de export) și 36 Su-25. .



O gamă comparativă de muniție sovietică: de la stânga la dreapta, bombă cu dispersie RBK-250, bombă de fragmentare OFAB-250-270, FAB-500 M54 cu rezistență mare bombă puternic explozivă. (George Cernilevski)

Unitățile de aviație frontale s-au rotit prin Afganistan			
Unitate	Baza aeriana	Avioane	Implementare
27 th IAP	Shindand	MiG-21UB	1981–82
115 th IAP	Bagram, Kandahar	MiG-22bis	1979–81
120 th IAP	Bagram	MiG-23MLD, MiG-23UB	1988–89
145 th IAP	Kandahar	MiG-21bis	1982–83
168 th IAP	Bagram	MiG-23MLD, MiG-23UB	1986–87
190 th IAP	Bagram	MiG-23MLD	1986–88
655 th IAP	Bagram	MiG-23MLD	1985–86
905 th IAP	Bagram	MiG-23MLD	1984–85
927 th IAP	Kandahar	MiG-21bis	1983–84
979 th IAP	Kandahar	MiG-23MLD	1986–89
982 nd IAP	Kandahar	MiG-23MLD	1984–86
134 th IBAP	Shindand	MiG-27	1988–89
136 th IBAP	Kabul, Bagram, Kandahar	Su-17M3	N / A
156 th IBAP	Mary-2 (URSS), mai târziu Kandahar	Su-17M3	N / A
166 th IBAP	Kandahar	Su-17M3	N / A
168 th IBAP	Khanabad (URSS)	Su-17M3	N / A
217 th IBAP	Shindand	Su-17M4	N / A
274 th IBAP	Bagram	Su-17M4	N / A
378 th OShAP	Bagram, Shindand	Su-25	1984–89
200 th OShAE	Shindand	Su-25	1981–84

Bala Hissar, reședința al sultanului turc Mahmud de Ghazni, cunoscut drept Cuceritorul Indiei, care a trăit între anii 971 și 1030 d.Hr. Acest sit istoric din Ghazni a fost ruinat de războaiele succesive purtate în Afganistan, din anii 1980 până în anii 2020. (Mustafa Melih Ahishali/ Agenția Anadolu prin Getty Images)



Bombardare

Aerodromurile din Turkestanul sovietic și din districtele militare din Asia Centrală aveau să devină din ce în ce mai mult bazele din care bombardamentele cu rază lungă de acțiune au fost lansate în Afganistan atât de către bombardierul tactic Su-24 – care făcea, de asemenea, parte din flota Frontal Aviation – cât și de către bombardierele strategice ale Aviației cu distanță lungă (DA: *Dalnaya Aviatsiya* sau Bomber Command). Acest titlu va fi folosit pe tot parcursul, chiar dacă în 1980 a fost redenumit pentru scurt timp 37th Armata Aeriană cu Scop Strategic a Înaltului Comandament Suprem, înainte ca titlul inițial să-i fie returnat în 1988.

Su-24, un avion de luptă-bombardier multirol supersonic, cu aripă oscilantă pentru orice vreme, s-a dovedit, în anumite privințe, prea capabil pentru a fi de mare folos în Afganistan. Era fiabil și putea transporta o gamă largă de muniții, inclusiv bombe, rachete aer-aer și aer-sol și poduri de recunoaștere, până la o sarcină totală de 7.000 kg (deși sarcina obișnuită era mai aproape de 4.000 kg). A fost, de asemenea, primul avion de luptă sovietic care a fost echipat cu *Puma* navigație digitală integrată și sistem de atac zi/noapte, care i-a permis să lovească ținte cu un grad mai mare de precizie. Cu toate acestea, spre deosebire de Su-25, a zburat prea repede pentru a permite echipajului său să țintească orice, în special ținte mari și pre-planate. A avut debutul în luptă în 1984, în sprijinul operațiunilor majore cu arme combinate împotriva cetății din Valea Panjshir a comandantului rebelului Ahmad Shah Massoud. O escadrilă de Su-24 a fost folosită pentru a bombardarea pozițiile defensive cunoscute și suspectate de-a lungul axei atacului. La acea vreme, au aruncat amestecuri de bombe de 1.500 kg și 500 kg de la o înălțime de 5.000 m, dar pe măsură ce rebelii au achiziționat MANPAD-uri din ce în ce mai sofisticate, au fost forțați să opereze la altitudini mai mari, de obicei până la 8.000 m, iar precizia a suferit ca rezultat.

Deși uneori au ieșit din baza aeriană Khanabad, cele trei regimente de aviație de bombardieri (BAP: *Bombardirovochnny Aviatsionny Polk*) implicat în război în diferite momente – 143rd BAP din Kutaisi-1, 149th Gardienii BAP din Alma-Ata și 735th BAP din Qarshi – în general nu aveau sediul permanent în Afganistan. În schimb, unitățile lor Su-24 au fost

extras din TurkVO's 73rd Air Army și a operat în mare parte din baza aeriană Kokaity din afara Taşkent, Uzbekistan. Ei au continuat să zboare prin război – mai ales în sprijinul eventualei retrageri a celor 40th Armată – și chiar și după, au fost ținuti în așteptare câteva luni mai târziu în cazul în care ar fi avut loc un atac imediat asupra Kabulului și ar trebui să sprijine forțele DRA.

Contribuția aviației cu rază lungă la efortul de război a implicat bombardierele Tu-16, Tu-22M2 și Tu-22M3, care în general au zburat și din bazele din Uniunea Sovietică. Din nou, acesta nu era chiar genul de război pentru care fuseseră proiectate aceste aeronave și pentru care echipajele lor – cel puțin la început – fuseseră antrenate. La urma urmei, au fost cu adevărat menite pentru distrugerea țintelor statice, strategice; având în vedere mobilitatea rebelilor și desfășurarea obișnuită dispersată, aceștia au fost folosiți în primul rând împotriva cunoscutului *mujahedin* baze, inclusiv complexe de peșteri și pentru a curăța zonele înaintea atacurilor la sol.

bombardiere sovietice în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Încărcătură de război	Raza maximă	Viteză
Tu-16 (NATO: Bursuc)	Bombardier strategic	1952	6	bombe de 9.000 kg	7.200 km	1.050 km/h
Tu-22M2 (NATO: Backfire-B)	Bombardier supersonic	1969	4	bombe de 24.000 kg	6.800 km	1.997 km/h
Tu-22M3 (NATO: Backfire-C)	Bombardier supersonic	1977	4	bombe de 24.000 kg	6.800 km	1.997 km/h

În acest scop, inițial au fost folosite destul de puțin, în mare parte împotriva țintelor din Valea Panjshir. Un moment de cotitură au fost operațiunile Panjshir din 1984, când bombardierele Tu-16 și Tu-22M2 au fost folosite pentru raiduri la altitudine mare la înălțimi de până la 10.000 m. S-a considerat că au avut performanțe slabe, deoarece bombe pe care le-au folosit erau adesea modele învechite și aveau doar raze de explozie limitate și, de asemenea, pentru că echipajele au demonstrat prea des abilități tehnice slabe și angajament față de operațiune. Un fost membru al echipajului Tu-22M2 a recunoscut deschis: „În primele zile, nu aveam idee reală ce se întâmplă în *afgan*, și cu ce se confruntau băieții noștri. Am tratat-o la fel de dezinvolt ca o operațiune de antrenament.

Acest lucru s-ar schimba, totuși, și de la sfârșitul anului 1985 sau începutul lui 1986, bombardierele DA au fost folosite mai frecvent și cu o mai mare apreciere a ceea ce puteau și



Uriașul de 9 tone FAB-9000 M-54 bombă de demolare a fost folosit doar târziu în război și avea la fel de mult un aspect psihologic ca și a efect practic. (Viktor Kuzmin)

nu putea face. În special, de exemplu, au fost folosite împotriva complexelor de peșteri și a altor ținte deosebit de dure. Locațiile și construcția lor pe marginea văii le-au făcut relativ dificil de ținut și deteriorat cu bombele mai ușoare utilizate de aeronavele de sprijin aerian apropiat, dar cele mai mari pe care bombardierele grele le puteau arunca, nu în ultimul rând FAB-5000NG de 5 tone, puteau sparge piatra, , prăbușește acoperișurile și îngroapă deschideri în avalanșe. În același timp, echipajele DA au început aparent să-și ia misiunile mai în serios, atât din cauza conștientizării tot mai mari a naturii războiului, cât și a presiunii crescute din partea structurii de comandă. În 1986, un căpitan care servea la baza aeriană Mary-2 din Turkmenistanul sovietic a fost chiar urmărit penal pentru neglijarea datoriei pentru că a ales să bea mai degrabă decât să participe la un debriefing menit să îmbunătățească acuratețea misiunilor aeriene peste Afganistan - el nu și-a dat seama că comandantul forțelor aeriene ale TurkVO hotărâseră să participe.

Tu-22M2 supersonic și rafinat Tu-22M3 și-au văzut prima lor utilizare în luptă în Afganistan și, la fel ca majoritatea activelor DA operaționale în război, au avut sediul la baza aeriană Mary-2 din Turkmenistan. A existat, de asemenea, un singur Regiment de Aviație pentru Bombardierele Grele (TBAP: *Tyazholy Bombardirovochny Aviatsionny Polk*) la Mary-1 și altul, 200th Garzi la Khanabad, chiar dacă uneori ieșea din bazele din nordul Afganistanului. Aceste unități fuseseră extrase din întreaga URSS și urmau să fie puternic întărite în timpul jocului final din 1988-1989 pentru a sprijini retragerea celor 40.000 Armată. Ele puteau viza orice locație din Afganistan și operau suficient de sus pentru a fi ferite de oricare *mujahedin* apărare antiaeriană. Niciunul nu a fost pierdut în luptă sau accident pe tot parcursul războiului (deși un Su-24 a fost pierdut în decembrie 1988 când a derapat de pe pista de la aerodromul Karshi din Uzbekistanul sovietic la aterizare).

Unități de aviație cu rază lungă active peste Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Desenat pentru	Implementare
Khanabad	200 th Garzi TBAP	Tu-16	Bobruisk	1984–88
Maria-1	251 st Garzi TBAP	Tu-16	Belaia Tserkov	1988–89
Maria-2	52 nd TBAP	Tu-22M3	Shaikovka	1988–89
	185 th Garzi TBAP	Tu-22M3	Poltava	1985–89
	341 st TBAP	Tu-22M3	Ozernoye	1988–89
	402 nd TBAP	Tu-22M3	Orsha	1988–89
	1225 th TBAP	Tu-22M2	Belaya	1985–89
	840 th TBAP	Tu-22M3	Novgorodskie Soltsy	1988–89

Transport aerian

Ușurarea dificilă a Afganistanului și talentul rebelilor pentru ambuscade au însemnat că, în timp ce drumurile erau încă arterele principale pentru mișcările majore de trupe și provizii, transportul aerian era esențial pentru transporturi rapide și – relativ sigure în, dinspre și în jurul țării. Dincolo de elicopterele utilizate pentru ridicarea tactică, aceasta însemna aeronavele cu aripă fixă ale Aviației de Transport Militar (VTA: *Voyennaya Transportnaya Aviatsiya*), completate de mai multe de la compania aeriană de stat Aeroflot, cu echipaje militare.

În cei zece ani de război, VTA a efectuat aproximativ 27.000 de zboruri, cu frecvența crescând de la 150–200 pe lună la 400–500 la vârful operațiunilor. Au transportat peste 880.000 de personal și 430.000 de tone de marfă. Din ce în ce mai mult, acest lucru s-a întâmplat în fața atacurilor inamice, în special prin focuri de armă și rachete trase de *mujahedin* în poziții ascunse în apropierea bazelor aeriene, astfel încât să prindă aeronavele la decolare sau aterizare. The



Chiar și aeronavele de transport au fost echipate cu distribuitoare de flare pentru a încerca să le protejeze în timpul decolările și aterizările vulnerabile ale acestora. (Robert Nickelsberg/Getty Imagini)

Sovieticii au pierdut două Il-76, opt An-12 și cinci An-26 din accidente și acțiuni inamice, iar 1.700 de angajați ai VTA au fost decorați pentru serviciul lor. Elementul de bază a fost 50th Regiment de aviație mixt separat (OSAP: *Otdelny Smeshanny Aviatsionny Polk*) din Kabul, care includea și nave de combat Mi-24 utilizate pentru escorta zborurilor de transport, împreună cu Regimentele de Aviație de Transport Militar (VTAP: *Voyenny Transportny Aviatsionny Polk*) cu sediul peste granița în URSS.

avioane de transport sovietice						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Marfă	Raza maximă	Viteză
An-12 (NATO: Pui)	Raza medie marfă și parașutist transport	1957	5	60 de trupe sau 20.000 kg	5.700 km	660 km/h
An-22 Antei (NATO: Cocos)	Transport greu	1965	5	80.000 kg	10.950 km	740 km/h
An-24 (NATO: Coca-Cola)	Transport tactic	1959	3	50 de militari	2.400 km	500 km/h
An-26 (NATO: Răsuci)	Tactică ușoară transport	1969	5	40 de trupe sau 5.500 kg	2.500 km	540 km/h
Il-76 (NATO: Sincer)	Transport strategic	1971	5	140 de trupe sau 42.000 kg	4.000 km	900 km/h

Deși An-22 avea o capacitate mai mare, Il-76 a fost calul de muncă al transportului aerian strategic sovietic, transportând aproape 90% din totalul personalului militar care zbura în sau în afara țării și 74% din totalul de marfă. Cu un plafon de serviciu de aproximativ 15 km, a fost vulnerabil doar la aterizare și la decolare, dar s-a dovedit, de asemenea, destul de dur pentru a putea evita focul de mitralieră și chiar unele lovituri ale MANPADS. An-26 mai mic, totuși, a fost în multe privințe o vedetă nefericită a operațiunilor VTA în Afganistan. Acest turbopropulsor cu aripi înalte, cu două motoare, putea folosi piste improvizate atunci când era necesar, a fost proiectat în mod expres pentru descărcare rapidă și avea un turboreactor Tumansky Ru-19-A300 în nacela motorului din dreapta pentru un impuls suplimentar. Acest lucru nu numai că i-a permis să iasă rapid din raza de acțiune anti-aeriană a rebelilor, dar i-a ajutat și să funcționeze în condiții „fierbinte și ridicate”.

Dimensiunea ridicătorului de grea Il-76 – precum și tunurile de 23 mm într-o turelă de coadă – este clarificată de această fotografie a camioanelor Ural-4320 care sunt descărcate. (USAF)



Unități de transport militar de aviație din Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Desenat pentru	Implementare
Kabul	50 th OSAP	An-12, An-26RR, An-30B, An-26, Mi-8MT, Mi-24D		1979–89
	224 th OATO	An-12		
Bagram	Escadrila 930 th VTAP	An-12	Tașkent	
Meymana	339 th OSAE	An-26, Mi-8MT		1988–89
Unități cu sediul în URSS				
Tașkent	930 th VTAP	An-12	Tașkent, Fergana	1979–89
	111 th OSAP	An-12, An-26, Mi-6	Tașkent	1980–88
Fergana	194 th VTAP	An-12BP, Il-76	Fergana	1985–89
Panevezhis	128 th VTAP	Il-76	Panevezhis	1979–89

Sprijinirea războiului

În contra-insurgență, cunoașterea este victorie și, din cauza dificultăților frecvente pe care KGB și omologii lor afgani KhAD (mai târziu WAD) le-au avut în pătrunderea în multe unități rebele, rolul forțelor aeriene în cartografierea spațiului de luptă și monitorizarea mișcărilor rebelilor a fost adesea de neprețuit.

An-30B, o versiune specializată a transportului tactic An-24, echipată cu mai multe camere pentru cartografie aeriană, a fost folosită din 1982 pentru a cartografia Afganistanul în detaliu, permițând sovieticilor să planifice atacuri aeriene, incendii de artilerie și operațiuni la sol cu o precizie mai mare decât hărțile lor vechi din anii 1960 ar permite. Unul a fost doborât de un SA-7 MANPADS la sud de Valea Panjshir în martie 1985. A fost lovit de motorul din stânga și, în timp ce majoritatea echipajului său de șapte oameni a salvat cu succes, pilotul și copilotul au încercat să aterizeze la Bagram



aeroport, dar focul s-a extins la serviciile de control și s-a prăbușit la aproximativ 25 km de Kabul și ambii au murit. După aceasta, modelele rămase au fost echipate cu dozatoare de flare și pleavă.

La fel și versiunile de recunoaștere MiG-21R și Su-17M3R ale lui 263^{ra} detașament, zburând din Kabul și Bagram, sovieticii au desfășurat și zboruri din bazele din interiorul propriului teritoriu. Avioanele de recunoaștere Su-24R au zburat din Kokaity, atât pentru a localiza ținte, cât și pentru a efectua evaluări de daune de luptă după acțiune. Mai mult, au dislocat Yak-28R, a

Un Antonov An-22 sovietic care a venit să aterizeze pe aeroportul din Kabul în timpul fazei incipiente a invaziei. (Bettmann/Colaborator prin Getty Images)



Deși în aceste zile Moscova caută în general pentru a lua ce glorie poate din războaiele trecute, cel Războiul afgan a fost unul sovietic care a luat viețile bărbaților și femeilor fiecărei naționalitate. Acesta este un memorial pentru soldații căzuți în timpul războiului la Izmail, sud-vestul Ucrainei. (Yakudza/CC-BY-SA-4.0)

OPUSREȚEA DE LIFT AERIAN MILITAR-MEDICAL

versiune modificată a unui bombardier mediu cu numele de cod NATO „Brewer-D”, echipat cu un radar Initsiativa-2 și cinci module interschimbabile cu diferite tipuri de camere sau suita de localizare radio Romb-4A.

Mai larg, mijloacele aeriene au fost utilizate în fiecare aspect al operațiunilor. Deși obișnuiau să ducă morții înapoi acasă (vezi caseta), aceștia au avut, de asemenea, un rol cheie în evacuarea victimelor și în procesul medical militar, ceva de premieră pentru o armată sovietică care și-a tratat de atâta timp oamenii ca fiind atât de oameni. muniție. Odată evacuate de pe câmpul de luptă, transporturile medicale ușoare An-26 Spasitel (Salvatorul) duceau adesea răniții la spitalele militare din țară, în timp ce pentru cei care erau trimiși la unități de ordin superior din URSS, Il-16 Sanitar (Orderly) și Il-76 Skalpel (Scalpel) sau aeronavele obișnuite de pasageri Tu-154 le-ar duce fie la Tașkent, fie la Moscova.

Forțele Aeriene DRA

Asistența sovietică pentru Forțele Aeriene Afgane a revenit până în 1925, când URSS a început să ofere asistență Forțelor Aeriene Regale din Afganistan, adesea în competiție cu britanicii, o rivalitate pe care afganii au încurajat-o cu pricepere pentru a determina ambele părți să furnizeze avioane. și antrenament. Deși relațiile sovieto-afgane au trecut prin sușuri și coborâșuri, până în anii 1950 URSS s-a impus ca principala sursă de asistență militară. Când monarhia a fost răsturnată printr-o lovitură de stat în 1973, noul guvern republican sub conducerea lui Mohammed Daoud Khan a menținut relații de prietenie cu Moscova. Forțele aeriene au rămas un beneficiar în mod special al asistenței sovietice, inclusiv al pregătirii în academiile și școlile sale de zbor. Pentru Moscova, acesta a fost și un mijloc de a câștiga armata afgană și este cu siguranță adevărat că forțele aeriene relativ mai bine educate tindeau să fie mult mai pro-sovietice în viziunea sa.

Cu toate acestea, nivelurile generale de educație s-au dovedit a fi o problemă pentru DRA Air Force, în special în ocuparea posturilor altor grade. Se pare că, înainte de invazie, generalul Gausuddin, comandantul Forțelor Aeriene DRA, călătorea prin țară cu o delegație de ofițeri sovietici în vizită, când s-au oprit să urmărească o rulotă nomadă care trecea. S-a întors către omologii săi sovietici și a spus: „Copiii tăi sunt născuți în zgomotul televizorului și, chiar înainte de a învăța să vorbească, știu deja să aprindă lumina și magnetofonul sau să rotească volanul mașina. Când cresc, nu le este frică să se desprindă de un buton de control și să apuce pe altul. Și copiii noștri se desprind din coada unui măgar sau a unei cămile, de pe fustele mamei lor, și vrei să-l pui direct în cabina unui avion modern? Nu împingeți și nu vă grăbiți.

Poate că acesta a fost un comentariu corect, dar provocarea tot mai mare a insurecției rurale a însemnat că DRA a trebuit să forțeze și să se grăbească. Până la „Revoluția Saur” organizată de PDPA în 1978, Forțele Aeriene Afgane aveau aproximativ 180 de avioane în serviciu, deși unele nu erau în stare de navigabilitate. Acestea au fost, în esență, moștenirile de la Moscova, mai vechi

The Black Tulip and Cargo 200s

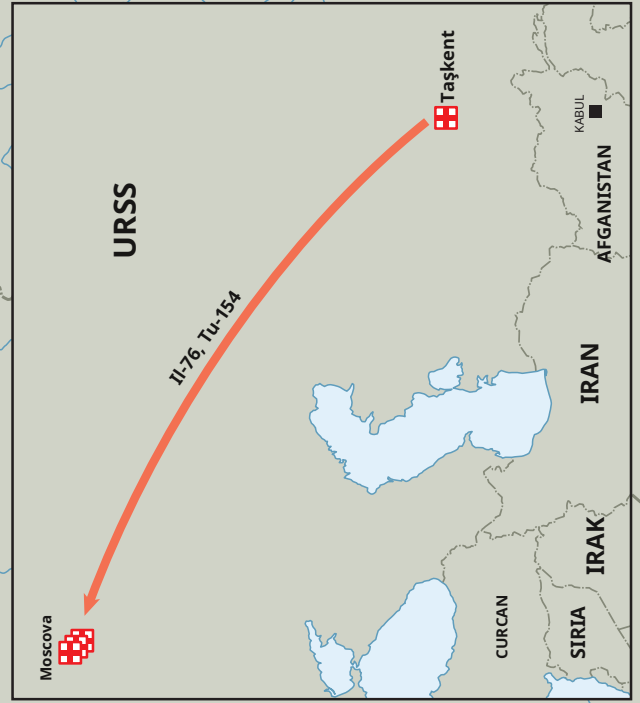
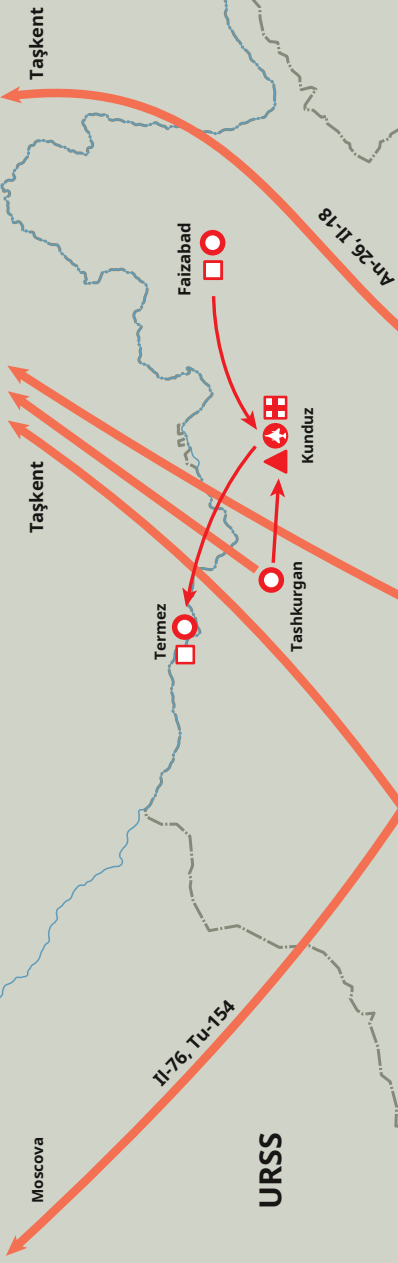
Un ritual și o mitologie special au crescut în jurul așa-numitelor „Lalele negre”, aeronava de transport dedicată An-12 care a adus „Cargo 200s” (desemnarea codului militar pentru decese) înapoi în Uniunea Sovietică. („Laleaua Neagră” avea chiar și cântece despre asta.) Serviciul și-a luat numele de la logo-ul companiei de pompe funebre din Tașkent care a făcut sicriile căptușite cu zinc care au fost folosite de OKSVA, cu până la 15 pe fiecare zbor. Fiecare sicriu era de obicei însoțit de un prieten al soldatului mort sau de un ofițer din unitatea sa, care se alătura apoi partidului oficial din localitatea. **voenkomat** comisariatul militar, care avea să sesizeze rudele apropiate.

Legend:

- Base aeriana (Aerian base)
- Baza de elicoptere (Helicopter base)
- Ruta de evacuare a elicopterului (Helicopter evacuation route)
- Elicopterul Mi-SME „Bissekrisa” (Mi-SME „Bissekrisa” helicopter)
- Ruta de transfer al victimelor cu arpa fixă (Fixed-wing victim transfer route)
- Punctul medical al batalionului (Battalion medical point)
- Punct medical al regimentului (Regimental medical point)
- Firma medicala (Medical firm)
- batalion medical (Medical battalion)
- Spitalul militar (Military hospital)

Legend:

- An-26 'Spasitel' transport (An-26 'Spasitel' transport)
- Il-76 'Skalpel' transport (Il-76 'Skalpel' transport)
- Il-18 'Saniter' transport (Il-18 'Saniter' transport)





Patronajul sovietic a precedat revoluția PDPA, așa cum arată această fotografie a forțelor aeriene afgane Luptători Mikoyan-Gurevich MiG-15 și bombardiere Ilyushin Il-28 la Kabul în timpul unei vizite a președintelui SUA Dwight D. Eisenhower în decembrie 1959. (Sovfoto/Universal Images Group prin Getty Images)

avioane care nu mai sunt în serviciul sovietic de primă linie, inclusiv 86 de avioane de vânătoare MiG-17 de epocă din anii 1950 și 24 de vânătoare-bombardiere Su-7BMK și 24 dintre bombardierele ușoare Il-28 și mai vechi. Aproximativ 28 de luptători supersonici MiG-21 reprezentau cele mai moderne aeronave de care dispunea Kabul. În total, DRA Air Force a avut șase regimente, la care un altul, cel 7th Regimentul separat de elicoptere, a fost adăugat mai târziu când sovieticii le-au furnizat și bunuri cu aripi rotoare. Acest lucru a fost suficient pentru nevoile defensive ale Afganistanului, dar s-ar dovedi de o valoare destul de limitată în operațiunile de contra-insurgență care au urmat izbucnirii rebeliunii.

DRA Air Force, mijlocul anului 1979		
Baza	Unitate	Avioane
Kabul	373 rd Regimentul de Aviație de Transport	An-26, Il-14
	Scoala Tehnica de Zbor	
Bagram	322 nd Regimentul de aviație	MiG-17, MiG-21
	355 th Regimentul de aviație	Su-7BMK
	7 th Regimentul de elicoptere	Mi-4, Mi-8, Mi-25
	Uzina Reparatii Avioane	
Kandahar	366 th Regimentul de aviație	MiG-17
Mazar-e-Sharif	393 rd Regimentul de Aviație de Antrenament	L-39
Shindand	335 th Regimentul de aviație	An-2, An-30, Il-28, MiG-17, Su-7

În 1978, sovieticii au furnizat Kabulului 18 elicoptere Mi-24, urmate ulterior de o altă escadrilă de 18 Mi-24D în anul următor. De asemenea, au început să-și modernizeze flota cu aripi fixe. În decembrie 1978, Moscova a promis că va înlocui treptat Su-7 cu Su-22 și vechile MiG-21 cu MiG-21bis. După cum s-a dovedit, în timp ce avioanele de luptă MiG-21bis au început să sosească în 1979, avioanele Su-22 au fost amânate inițial și au fost furnizate abia mai târziu. În

În parte, acest lucru a fost din prudență față de Amin, dar și din lipsa echipajelor instruite. În iunie 1979, de exemplu, în timp ce afganii aveau 15 elicoptere Mi-8, dintre care 13 erau în stare de funcționare, aveau doar echipaje pentru opt dintre ele.

Odată cu invazia, Moscova a fost prezentată cu o dilemă. Pe de o parte, dorea o Forță Aeriană DRA puternică și competentă care să sprijine operațiunile sovietice și, în timp util, să permită Moscovei să-și retragă forțele. În același timp, avea îndoeli severe nu numai cu privire la competența multor piloți și echipajul de la sol afgani, ci și la loialitatea acestora. În timp ce mulți dintre ofițerii săi fuseseră antrenați în Uniunea Sovietică, cei mai mulți erau afiliați facțiunii radicale Khalq a lui Amin din PDPA, nu Parcham, mai moderat al noului lider Karmal. La invadare, sovieticii au pus la pământ Forțele Aeriene Afgane până când au avut șansa de a-și monitoriza ofițerii, în special echipajul de zbor, deoarece se temea că ar putea fie să saboteze intenționat misiunile, fie pur și simplu să dezerteze în Pakistan. Deși piloții sovietici au echipat unele avioane afgane, de-a lungul timpului, DRA Air Force a început să joace un rol mai important. Totuși, nu a fost niciodată foarte bine echipat sau de încredere și, spre deosebire de armată, unde unele unități, cum ar fi Commandos, au dobândit o reputație de competență și disciplină, au continuat să fie tratate cu suspiciune de către cei 40.ºcomandanți armatei.

Adesea, de exemplu, li s-au atribuit roluri secundare și mai puțin cruciale, informați doar despre misiunile lor chiar înainte de decolare, uneori chiar și în aer. „Consilieri” sovietici au fost de asemenea atașați unităților forțelor aeriene afgane, ca niște câini de pază la fel de mult ca și aliați. Li s-au furnizat echipamente mai noi, inclusiv avioane de luptă-bombardare Su-17 și nave de combatere Mi-24, dar în mare parte au echipat cu aeronave destul de învechite, majoritatea fiind adesea inutilizabile din cauza întreținerii proaste: bombardiere Il-18 și Il-28, MiG. Avioane de vânătoare -17 și MiG-21, vânătoare-bombardiere Su-7 și Su-17 și antrenore L-39 de fabricație cehă.

A fost introdus bombardierul datat Ilyushin Il-28 de către sovietici în 1950. Fusesse deja retras din serviciu, dar era încă folosit de DRA. (Sovfoto/Universal Images Group prin Getty Images)





CAPACITATILE APARATORULUI

Contracararea puterii aeriene sovietice

MANPADS Stinger poate primi meritul, dar ZPU 14,5 mm HMG a fost una dintre cele mai eficiente arme AA din arsenalul rebelilor. Aici, este folosit pentru a acoperi un transport de arme și provizii fiind aduse peste granița cu Pakistanul. (Zubair Mir/AFP via Getty Images)

În esență, aceasta ar părea o luptă destul de unilaterală, având în vedere că rebelii nu aveau putere aeriană, dar tocmai din acest motiv au dezvoltat o gamă largă de răspunsuri pentru a degrada capacitățile sovietice/DRA, a le refuza opțiunile tactice și a minimiza riscurile. Acestea au variat de la modul în care și-au schimbat propriile moduri de operare, cum ar fi deplasarea pe timp de noapte și folosirea de camuflaj și înșelăciune, până la modul în care au ripostat. În mitologia populară, apariția MANPA-urilor furnizate de Occident și, mai ales, Stinger-ul a schimbat valul războiului, în special în aer. De fapt, la fel cum sovieticii și-au dezvoltat rapid propriile moduri de a face față acestei amenințări, tot așa și *mujaheadincu* greu erau neputincioși în prealabil.

În parte, aceasta a fost pur și simplu o chestiune de a se obișnui cu noile tehnologii cu care se confruntau. În 1978-79 înainte de invazie, de exemplu, elicopterul a fost adesea o noutate uluitoare atât pentru guvernanți, cât și pentru luptătorii rebeli. S-a ajuns la punctul în care unele unități de infanterie DRA ar avansa sub foc doar dacă ar avea sprijinul totemic al unui elicopter, în timp ce, de asemenea, avea încă capacitatea de a insufla frica în inimile rebelilor. Într-un caz, o unitate DRA a fost greu presată de *mujaheadincu* care îi ținuse în ambuscadă și îi prinsese într-o răpă. Au cerut acoperire aeriană, dar singurul elicopter disponibil era un Mi-24 și acesta era prânzul verii, iar temperatura solului era de peste 50 de grade. De pe o platformă de aterizare la 2.000 de metri deasupra nivelului mării, era îndoielnic dacă nava de arme ar putea chiar să decoleze. Echipajul a aruncat cu disperare tot ce a putut, inclusiv arme și muniție, a golit rezervoarele de combustibil pe cât posibil și chiar a dezbrăcat în pantaloni scurți și tricouri. Datorită unei curse de decolare, au reușit să ajungă în aer, iar când apărătoria a apărut, rebelii s-au retras în grabă, fără să știe că nu le-ar fi putut face nimic.

Rebelii au învățat rapid, totuși, și au devenit cunoscători pricepuți nu numai a punctelor forte și a punctelor slabe ale diferitelor amenințări cu aripi fixe și rotori, ci și a tacticilor pe care le-ar adopta piloții sovietici și DRA. Un consilier britanic care a lucrat cu ei în 1987 și-a amintit mai târziu: „Într-o dimineață luam ceai într-o tabără pe malul muntelui.

când am auzit zgomotul elicopterelor care se apropiau. Am sărit imediat și am început să-mi strâng lucrurile pentru a mă adăposti, când am observat că gazdele mele încă stăteau în jurul oală. Unul de atunci a râs și mi-a spus să mă relaxez, că după sunetul ei, urmărea valea paralelă și că zbura greu, așa că probabil a fost doar o cursă de aprovizionare. Și avea dreptate.

Înșelăciune, evaziune și camuflaj

Themujahedinu trebuise să se teamă de forțele aeriene prost motivate și întreținute ale DRA și, prin urmare, nu fusese obișnuită să fie nevoită să ia în considerare amenințarea de sus. Totuși, s-au adaptat rapid la noile realități după sosirea sovieticilor. În primele etape ale războiului, rebelii se mișcau încă adesea în unități mai mari, numărând sute. Cu toate acestea, ei și-au dat seama curând că acest lucru i-a făcut pe amândoi mai detectabili din aer și o țintă mult mai bună. În martie 1980, de exemplu, o pereche de elicoptere de asalt Mi-8 înarmate au dat peste o forță de aproximativ o sută de rebeli adunați în afara Chaghcharan și, în doar câteva treceri, rachetele și pistoalele lor de stabilizare au ucis sau rănit aproape jumătate dintre ei. Drept urmare, au început să se deplaseze în grupuri dispersate de 15-20 de bărbați, adunându-se doar în ultimul moment pentru a organiza atacuri. De asemenea, se mișcau noaptea sau spre sfârșitul zilei, când un soare scăzut arunca umbre lungi și întunecate pe terenul accidentat al zonelor muntoase, iar condițiile meteorologice erau de obicei mai puțin propice operațiunilor aeriene. Între timp, bazele lor erau ascunse în clădirile obișnuite din sate sau în peșteri și adesea camuflate.

Artilerie antiaeriană

În timp ce pentru rebeli cel mai bun lucru era să nu fie văzut sau cel puțin să nu fie recunoscuți pentru cine erau, acest lucru nu a fost adesea posibil. Deși nu se putea face nimic împotriva

O problemă perenă pentru echipajul sovietic a fost dificultatea de a identifica și ținti rebelii pe terenul accidentat din Afganistan, ca acești rebeli care manipulează Rachetele BM-12 într-o poziție de tragere. (Fotografia de Robert Nickelsberg/Leasion)





The **Degtyaryova-Shpagina Krupnokaliberny** (DShK) sau Degtyaryov-Shpagin Large-Calibre 12,7 mm HMG este un design care datează inițial din 1938, dar care a continuat să se dovedească devastatoare împotriva aeronavelor care zboară joase sau a țintelor terestre cu piele subțire sau ușor blindate. (Pascal Manoukian/Sygma/Sygma prin Getty Images)

atacuri de la mare altitudine, împotriva elicopterelor și aeronavelor care zboară la joasă, la început nu au avut nicio opțiune reală decât să adopte ceea ce sovieticii numeau „metoda chineză” – în esență, deschizându-se cu tot ce aveau, așezând un zid de arme de calibru mic. foc în fața țintei, în care sperau că va zbura. Având în vedere limitările arsenalului rebel din primele luni și ani, cu AK-47 de 7,62 mm completând vintage. Puștile 303 Enfield, precum și lipsa lor de pregătire formală, aceasta a fost extraordinar de ineficientă din punct de vedere al muniției și rareori deosebit de eficace, chiar dacă de multe ori îi ajutau să sperie piloții de elicopter sovietici neexperimentați la altitudini mai mari, de la care atacurile lor, la rândul lor, erau mai puțin precise.

Curând, însă, au început să achiziționeze HMG-uri DShK de 12,7 mm și HMG-uri antiaeriene ZPU de 14,5 mm, fie capturate de la forțele sovietice sau guvernamentale, fie aduse de unități care dezertau, dintre care, mai ales în primele luni, erau multe. Acestea aveau o rază de tragere efectivă de 2.000 m și, respectiv, 1.400 m și, deși erau grele și stângace, au început să devină obiective comune pentru apărarea cetăților rebeli. Într-adevăr, în 1984, un lot de 40 de tunuri auto Oerlikon de 20 mm a sosit în Afganistan prin amabilitatea CIA, un precursor al Stingers care avea să sosească în 1986, după cum se discută mai jos. HMG-urile chinezești de tip 54, o versiune construită pe licență a DShK, au fost, de asemenea, prezentate în număr tot mai mare, completate de suporturi pentru tunuri ZU-23-2 AA cu două țevi de 23 mm, care au extins raza rebelilor la 2.500 m.

Satele și bazele rebele au fost din ce în ce mai puternic apărate, iar rebelii, atât prin asistență de pregătire din străinătate, cât și prin simpla experiență de luptă, au devenit mai pricepuți în utilizarea focului antiaerien. Piloții își aminteau că versanții muntilor „sclipeau” de focuri de armă, iar rebelii ar amplasa poziții camuflate de arme pentru a se sprijini reciproc. Un pilot de elicopter Mi-8 și-a amintit de o operațiune deosebit de dificilă într-o vale, în care s-a înclinat brusc pentru a evita focul dintr-o poziție a pistolului, pentru a se trezi literalmente blocând ochii cu echipajul altuia, care tocmai își scoase DShK-ul din ascuns. . „Ei s-au uitat la mine, o clipă, eu

M-am uitat la ei, apoi au început să tragă și am tras imediat clapeta de accelerație și am urcat pentru viața mea. Când s-a pregătit să aterizeze înapoi la Bagram, a descoperit că trenul lui de aterizare fusese împușcat.

Sovieticii au răspuns adăugând adesea o pereche de avioane sau elicoptere pentru a oferi sprijin pentru suprimarea apărării antiaeriene altor misiuni, de obicei folosind rachete pentru a încerca să neutralizeze apărarea, dar aceasta a fost adesea de valoare limitată, având în vedere că rebelii aveau tendința de a-și păstra pozițiile tunurilor dispersate. și a început să aibă mai multe echipaje disponibile pentru a înlocui victimele. În plus, pe măsură ce rebelii au achiziționat mai multe vehicule, în special camioane de teren GAZ-66 de fabricație sovietică și pickup-urile emblematice Toyota, capturate în luptă și, respectiv, cumpărate în Pakistan, le-a devenit mai ușor să desfășoare arme în sprijinul mobil pentru atacurile și relocarea lor. , de asemenea.

MANPADS

Deși forțele sovietice implicate în invazia inițială s-au desfășurat cu capacitățile lor antiaeriene complete, în cazul în care Forțele Aeriene DRA s-au dovedit a fi o amenințare, au returnat rapid majoritatea unităților AA dedicate odată ce a fost clar că acest lucru nu ar fi o problemă. Singura excepție a fost un număr de sisteme de tunuri antiaer autopropulsate ZSU-23-4, care s-au dovedit eficiente ca armă de sprijin direct de foc. Cu toate acestea, unele dintre rachetele sol-aer 9K32 Strela-2 (Săgeata-2, denumire NATO SA-7 Grail) de urmărire, cu orientare în infraroșu, dispăruseră deja, iar altele erau în serviciu DRA. Nu e de mirare că unele dintre aceste MANPAD-uri și-au făcut loc în mâinile rebelilor, urmând să fie în curând completate de versiunile chinezești HN-5 și egiptene Sakr Eye.

La fel ca sistemul american FIM-43 Redeye, la fel de datat, pe care CIA a început să-l furnizeze atunci, Strela-2 s-a dovedit a fi o dezamăgire, abia adecvat împotriva elicopterelor și a aeronavelor de transport mai lente și, în esență, ineficient împotriva avioanelor. Mai mult decât atât, sovieticii au adoptat rapid contramăsuri, de la carcase de evacuare pentru a reduce semnătura IR a aeronavei, până la dozatoare de rachete pentru a captiva rachetele. Multe dintre rachete, în special cele cumpărate

Strela-2 a fost relativ brut MANPADS, dar aceasta (și chineză și egipteană versiuni) au punctat unele succese, mai ales împotriva elicopterelor. (DOD SUA)



pe piața neagră, s-a dovedit și el defect. În 1986, 50 de rachete britanice Blowpipe au fost trimise rebelilor, dar acesta era, sincer, un sistem de eficacitate îndoielnică – britanicii îl retraseră deja din serviciu – nu în ultimul rând pentru că necesita o pregătire extinsă pentru a putea folosi chiar și atunci. Cu toate acestea, au existat succese. În iulie 1984, de exemplu, un lifter Mi-6 a fost lovit de ceea ce se crede că ar fi fost un Strela-2. Elicopterul a luat foc și s-a prăbușit, ucigând echipajul și 26 de pasageri. Ca urmare, Mi-6 a fost de acum înainte limitat la transportul de marfă, nu de soldați, din cauza potențialelor victime în cazul în care cineva a fost doborât.

În septembrie 1986, totuși, rebelii au început să primească transporturi cu mult mai capabil FIM-92 Stinger din Statele Unite, un sistem modern și letal. În mod inevitabil, au existat multe dezbateri și dispute cu privire la impactul său asupra câmpului de luptă, agravată de faptul că sosirea sa în număr a coincis în esență cu o reducere a operațiunilor de luptă sovietice, așa că este mai greu de demonstrat că a avut un efect la fel de dramatic asupra reducerii operațiunilor de atac la sol cu elicoptere și la nivel scăzut, așa cum susțineau unii la acea vreme. Reprezentantul SUA Charlie Wilson din Texas, una dintre forțele motrice din spatele Operațiunii Cyclone, programul condus de CIA care furnizează *mujahedin* cu arme, a susținut – într-o combinație izbitoare a intereselor de la puterea americană și ale rebelilor afgani: „Nu am câștigat niciodată cu adevărat o bătălie cu piață înainte de 26 septembrie” – data presupusă a primei utilizări cu succes a unui Stinger pentru a doborî un avion sovietic – „și apoi nu am pierdut niciodată unul”.

Acest lucru este demonstrabil neadevărat, deoarece forțele sovietice/DRA nu și-au pierdut niciodată capacitatea de a proiecta forța cu succes pe câmpul de luptă. La urma urmei, după cum se discută mai jos, sovieticii au reacționat rapid cu o serie de măsuri noi, de la contramăsuri sporite pe aeronavele lor până la „vânătoare de stinger” *Spetsnaz* echipe de comando însărcinate cu interceptarea transporturilor de intrare. Cu toate acestea, este imposibil să negați că i-a forțat și să se adapteze în moduri care adesea le-au făcut operațiunile aeriene mai puțin eficiente. Cel mai important, aeronavelor de lovitură li s-a interzis imediat să efectueze atacuri la altitudini mai mici de 4.500 m, ceea ce inevitabil a afectat acuratețea lor.

Prima utilizare cu succes cunoscută a unui Stinger în Afganistan a fost pe 25 sau 26 septembrie 1986, când un luptător din grupul islamist radical Hezb-i-Islami a doborât un Mi-24 din 335.th OVP lângă Jalalabad. Pe parcursul războiului, CIA a furnizat 250–500

Supraviețuind pe pământ

Deși s-au depus toate eforturile pentru a proteja aeronava, de la blindajele de pe Mi-24 și Su-25, până la contramăsurile desfășurate pentru a capta rachetele, era inevitabil ca vor exista victime în zbor și prăbușiri. A existat inevitabil un compromis între protecție și comoditate, ceva la fel de adevărat pentru experimentele cu sticlă groasă antiglonț în hublouri la armătura propusă pentru echipajele de elicoptere în 1980. Această trusă aproape medievală cuprindea un pieptar din oțel, cirele pentru picioare și brațe. pe brate. Deloc surprinzător, a fost imediat respins ca fiind prea fierbinte, grea și greoaie, deși unii ar folosi setul de mai târziu BZh-1 cu pieptar și apărătoare de titan. În schimb, echipajele de elicoptere și unii piloți de atac la sol purtau ocazional vesta 6B2 - care încă avea o greutate neplăcută de 5 kg - nu în ultimul rând în timpul iernii, când era dublată ca echipament pentru vreme rece și casca de zbor blindată ZSh-3B. Chiar și salopetele lor au fost schimbate, mai întâi pentru a înlocui un material sintetic care s-ar topi atunci când era expus la foc, iar din 1984 au purtat camuflaj în loc de albastrul lor deschis distinctiv.

Acesta din urmă a fost în special în cazul în care au fost doborâți și aveau nevoie de ascundere. La fel ca în cazul evacuărilor medicale, Afganistanul i-a văzut pe sovietici luând căutarea și salvarea (SAR) mult mai în serios decât în trecut. Existau echipe de elicoptere SAR în stand-by permanent la Kabul, Bagram, Shindand și Kandahar, iar activele cu aripi fixe și rotoarele deopotrivă erau deviate în mod regulat pentru a încerca să localizeze, să protejeze și să extragă aviatorii doborâți. Pentru orice eventualitate, echipajelor de zbor au primit nu numai truse de supraviețuire, ci și pistoale PM. Totuși, aceștia erau prost considerați pentru lipsa lor de rază de acțiune și autoritate. Mulți membri ai echipajului de zbor le-ar înlocui cu pistoale TT Tokarev sau APS Stechkin sau cu pistoale occidentale cumpărate de pe piața neagră sau jefuite de la rebelii morți, fiind deosebit de favoritele avioanele Beretta 92 și .45 Colt M1911 de 9 mm. Din ce în ce mai mult, aceștia ar achiziționa și versiunea cu carabină de asalt AKS-74U a puștii standard AK-74, apreciind lungimea mai scurtă a acesteia. Mulți ar înlocui, de asemenea, unul dintre baloanele de apă din trusa lor de supraviețuire cu patru grenade de mână RGD-5 - era un angajament comun, chiar dacă doar rar executat, că ultimul va fi salvat pentru a se asigura că aviatorul nu a fost capturat de rebeli. .



lansatoare și cel puțin 500 de rachete (unii susțin mai mult), iar rebelii înșiși au susținut că cu 340 de focuri au doborât aproape 270 de avioane. Este o prostie, deoarece nu numai că sugerează o probabilitate de ucidere de 79% – când soldații antrenați ai armatei pakistaneze au tras 28 de rachete, nu au avut nicio ucidere – dar este și mai mare decât numărul total de avioane sovietice și DRA doborâte în război. din septembrie 1986. Evaluările oficiale, dar secrete ale Statului Major General, declassificate după prăbușirea URSS au sugerat o probabilitate de ucidere de puțin peste 10 la sută, ceea ce pare mai plauzibil și o performanță perfect creditabilă în circumstanțe.

O fotografie din cabina de pilotaj a pilotului unui avion de luptă MiG-23. (Patrick Aventurier/ Gamma-Rapho via Getty Images)

Principalele arme rebele AA				
Armă	Tip	focos	Gamă	Note
DShK	12,7 mm HMG	–	2.000 m	De asemenea, tipul chinezesc 54
ZPU	14,5 mm HMG	–	1.400 m	De asemenea, pe monturi duble ZPU-2
ZU-23-2	23 mm cu două butoaie tun automat	–	2.500 m	
Oerlikon KAD	tun automat de 20 mm	exploziv puternic sau runde de perforare a armurii	1.500 m	40 furnizate
Strela-2	MANPADS	1,15 kg	3.700 m	
Ochi roșii	MANPADS	1,06 kg	4.500 m	50 de lansatoare furnizate
Suflantă	MANPADS	2,2 kg	3.500 m	50 de lansatoare furnizate
Stinger	MANPADS	1,02 kg	3.800 m	500 de lansatoare furnizate

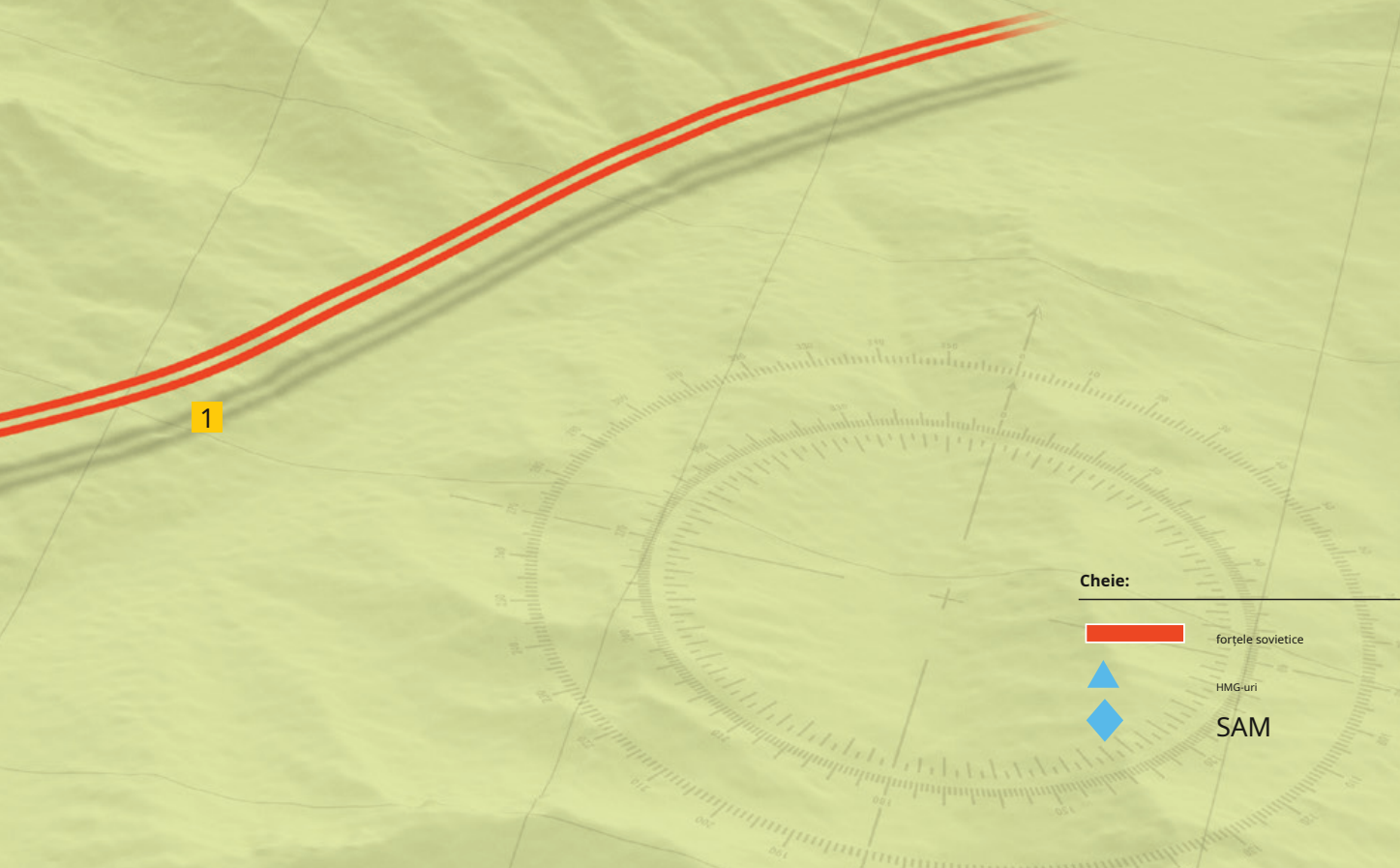
Mine și ambuscade

Arsenalul în creștere de arme și rachete la dispoziția *mujahedin*, combinată cu experiența lor crescândă, le-a permis, într-un fel, să ducă lupta la



Ambuscadă AA, Panjshir, 1984

Văile laterale ale Panjshirului au fost adesea folosite atât ca linii de aprovizionare, cât și ca rute de evacuare pentru rebeli în timpul uneia dintre ofensivele periodice lansate de forțele sovietice/DRA. Sovieticii căutau adesea să interzică mișcările de-a lungul lor, fie prin intermediul forțelor speciale transportate cu aer, fie cu elicoptere în misiuni de „vânătoare liberă”. În special până în 1983, oamenii lui Massoud au profitat de acest lucru pentru a organiza ambuscade antiaeriene precum aceasta în timpul ofensivei Panjshir VII, cea mai mare întreprinsă.



EVENTS

1. Pe 28 aprilie 1984, un zbor de două nave de combat Mi-24D a observat o mică rulotă de o jumătate de duzină de catări de pachet care se îndrepta spre valea principală. Aceasta era o momeală, menită în mod special să arate suspectă, având în vedere că majoritatea traficului era departe de lupte. În conformitate cu doctrina lor obișnuită, elicopterele s-au apropiat de la mare altitudine și apoi s-au scufundat în jos pentru a ataca sau a investiga.
2. În timp ce treceau pe lângă o poziție bine fortificată și camuflată într-o peșteră din partea văii, un DShK HMG de 12,7 mm s-a deschis asupra lor, urmat de alți rebeli care foloseau arme de calibru mic, din fundul văii.
3. Se pare că nu a făcut nicio pagubă, dar sovieticii au câștigat rapid altitudine pentru a se îndepărta de cantitatea deconcertantă de foc pe care o luau.
4. Acest lucru a permis unei echipe înarmate cu cel puțin două MANPADS Strela-2 să le atace dintr-o altă ascunzătoare mai departe de-a lungul văii. Având în vedere că căutătorul IR relativ simplu al rachetelor a avut mari probleme în a distinge o țintă pe sol, rebelii au trebuit să tragă în sus pentru a avea vreo șansă de a lovi. O rachetă a ratat, în timp ce cealaltă pare să fi lovit, dar și-a avariât doar ușor ținta. Cu toate acestea, acel elicopter a părăsit câmpul de luptă, în timp ce al doilea, aparent intenționat să se răzbune, a căzut ușor și s-a întors înapoi pentru a-i angaja pe atacatori.
5. În acest proces, s-a mutat mai aproape de celălalt perete al văii, unde a fost angajat de un alt DShK ascuns. Aparent, hotărând că discreția era cea mai bună parte a vitejiei, Mi-24 rămase a accelerat în valea laterală, stropind podeaua cu mitralieră Yak-B pentru a-i suprima pe rebelii de acolo, apoi s-a îndreptat spre valea principală a Panjshir.

OPUSSECURITATEA BAZEI AERIENE

forțele aeriene inamice. Cu MANPADS, ei puteau viza aeronavele care zburau de obicei peste intervalele lor operaționale în timp ce erau vulnerabile la decolare sau aterizare. Drept urmare, avioanele de transport au început să zboare în tirbușonuri strânse, abrupte și incomode deasupra aerodromurilor pentru a încerca să le minimizeze expunerea, escortate de nave de combat Mi-24, care împrăștia rachete de rachete pentru a orbește sau a momeli rachetele. Aceasta a devenit o amenințare destul de constantă încât a contribuit chiar la o scenă puternică în filmul din 2005 *9 Rota* (Compania a IX-a) în care soldații proaspăt sosiți sunt martori la capătul de foc al unui An-12 lovit de o rachetă imediat după aterizarea lor la Bagram.

Și mai sofisticate au fost „ambuscadele aeriene” pe care *mujahedin* aveau să înceapă, valorificând dependența sovieticilor de puterea aeriană. Țintele tentante, cum ar fi caravanele cu arme aparente, ar fi folosite pentru a atrage elicoptere sau avioane de atac la sol în spații înguste, unde ar avea probleme cu răspunsul rapid, când ar putea fi prinși într-un foc încrucișat de HMG-uri. În exemple mai sofisticate de astfel de ambuscadă, o echipă MANPADS ar fi pregătită pentru când sovieticii ar încerca să fugă din capcană, deoarece din spate au furnizat ținta ideală pentru rachetele care caută căldură.

În plus, dependența sovietică de procedurile standard de operare, precum și adesea lipsa de alternative, au însemnat că rebelii au învățat să mine locurile probabile de aterizare a elicopterelor, fie cu mine obișnuite, fie cu dispozitive explozive improvizate, adesea – într-o notă ironică – făcute din neexplodate. bombe. Primul elicopter de transport greu Mi-6 pierdut în acțiune, de exemplu, a fost în 1981, când a aterizat în zona Lashkar Gah într-o cursă regulată de aprovizionare. Pe măsură ce a aterizat, a declanșat o mină terestră, probabil o mină antitanc TM-57 de fabricație sovietică cu 6,5 kg de explozibil puternic. Elicopterul a fost complet distrus, deși echipajul a reușit să se elibereze de epava arzând.

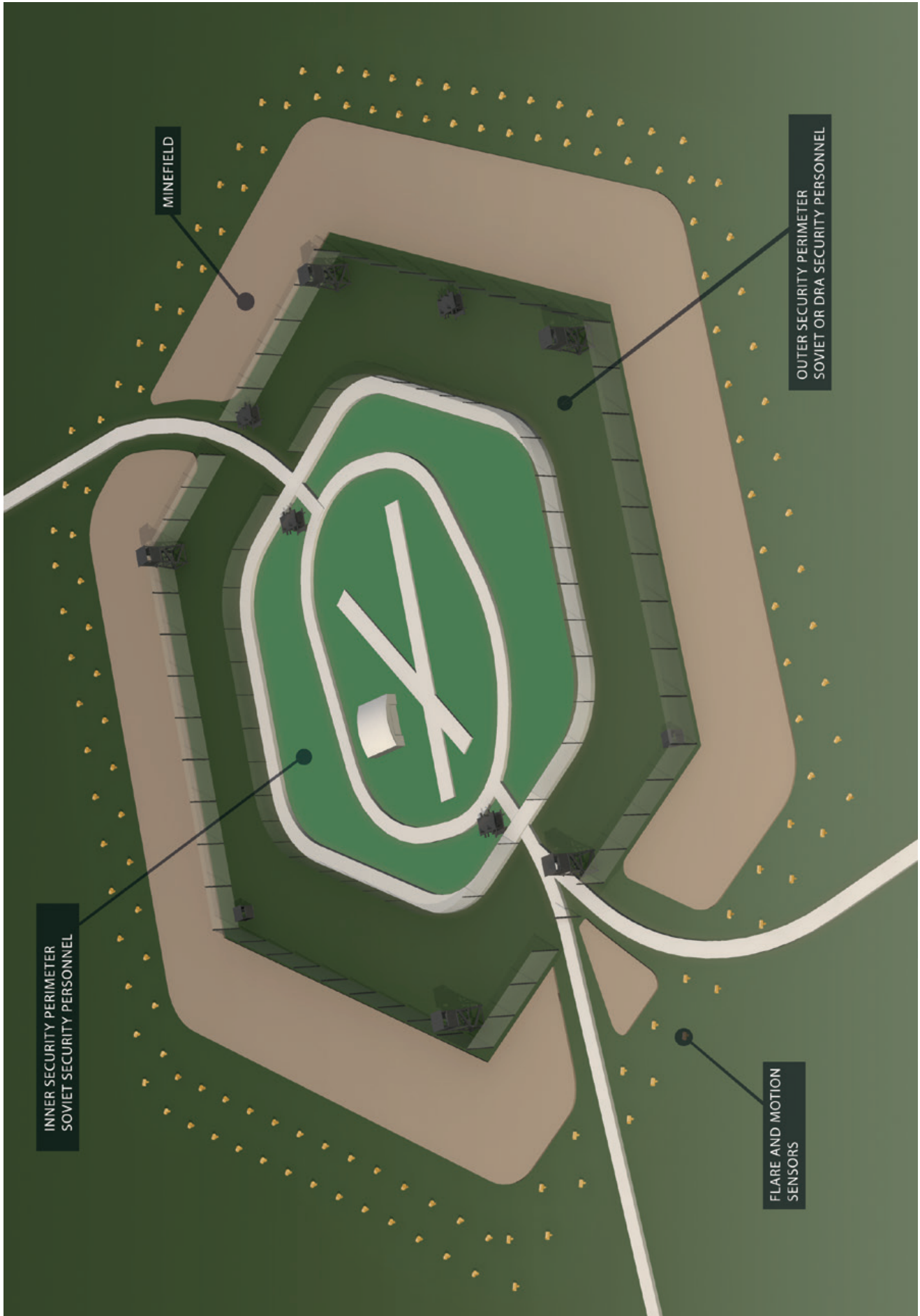
Ahmad Shah Massoud, comandant al Frontului Panjshir, comunicând cu comandanții săi prin telefon de teren. (Fotografia de Robert Nickelsberg/Getty Imagini)



Raiduri

O abordare și mai agresivă a fost lansarea de atacuri preventive asupra bazelor aeriene pentru a deteriora sau distruge aeronave înainte de a putea fi folosite. Adesea, aceasta a fost prin foc cu rază lungă de acțiune, folosind mortare sau rachete pentru a bombarda baza, apoi retrăgându-se rapid înainte ca un foc de contrabaterie sau o ieșire a elicopterului să poată fi lansată ca răspuns. Sovieticii au încercat să patruleze la înălțimi din apropierea bazelor, să curețe vegetația din potențialele poziții de tragere pentru a încerca să facă orice mișcare rebelă mai evidentă și și-au împins cordoanele de securitate din ce în ce mai larg. Gunships Mi-24 au fost ținute în permanență pregătite, dar în practică nu puteau face nimic pentru a reduce acest lucru ca o amenințare constantă.

Mai îndrăznețe încă ar fi atacurile directe asupra bazelor aeriene. Fiecare se afla în centrul unei serii de perimetre defensive, a căror scară și complexitate depindeau de dimensiunea bazei (vezi figura alăturată). Pentru a minimiza riscul de sabotaj, personalului DRA nu avea voie în general să intre în perimetrul interior fără o trecere specială și ar exista câmpuri minate, turnuri de pază, patrule cu câini de pază și puncte forte. Fiecare bază aeriană avea propriul său detașament de protecție extras din batalioanele separate de gardă (OBO: *Otdelny Batalon Okrany*), care erau subordonate direct celor 40th Comandamentul armatei și adesea completat de elemente din unitățile locale sovietice și DRA.



Batalioane separate de gardă a bazei aeriene		
Unitate	Baza	Desfășurare/note
233 rd OBO	Kabul	1985–89
733 rd OBO	Kabul	1979–89
1351 st OBO	Kabul	1984–88
1352 nd OBO	Bagram	1981–89
1353 rd OBO	Jalalabad	1981–89
1354 th OBO	Kandahar	1981–89
1355 th OBO	Surubi	1981–83; apoi rulat în 1083 rd Batalion separat de control rutier
1356 th OBO	Shindand	1981–89
1357 th OBO	Kabul	1981–88
1358 th OBO	Gazni	1981–89
1359 th OBO	Kunduz	1981–83; apoi rulat în 1083 rd Batalion separat de control rutier
1360 th OBO	Kunduz	1984–89

Cu toate acestea, *mujahedina* continuat să atace în mod direct bazele aeriene, apreciind gradul în care *Shuravi* puterea aeriană era crucială pentru capacitatea lor de a lansa atacuri, de a-și păzi convoaiele și de a-și reproviziona trupele. Ahmad Shah Massoud, „Leul din Panjshir”, s-ar dovedi a fi un maestru deosebit de îndrăzneț al raidului. În timpul pregătirilor pentru ofensiva Panjshir V din 1982, a înțeles clar planurile sovieticilor și la 25 aprilie a lansat un atac asupra bazei aeriene Bagram. Luptătorii săi s-au infiltrat în perimetrul exterior, care în acele vremuri era pur și simplu un gard din zale acoperit cu sârmă ghimpată, apoi au deschis focul asupra aeronavei parcate pe șorț cu mortare și rachete. Pretenția lor a fost că au distrus 23 de avioane, dar, deși aceasta este o exagerare – se pare că au distrus sau au avariat grav șase și au deteriorat puțin mai multe – a fost fără îndoială un șoc pentru sovietici la acea vreme.

Drept urmare, sovieticii și-ar face bazele în fortături din ce în ce mai formidabile de-a lungul timpului, cu perimetre multiple, detectoare de sunet și mișcare, câini și patrule în mod deliberat neregulate, precum și rachete și mine. Cu toate acestea, punctul slab a fost atât de des încă factorul uman. În iunie 1985, de exemplu, rebelii au reușit să intre în partea DRA a bazei aeriene Shindand – ca măsură de securitate, sovieticii și-au păstrat operațiunile separate – prin simpla mituire a detațiilor de securitate și au început să distrugă sau să distrugă o serie de forțe aeriene afgane. MiG-21 și Su-17.

Pakistan și Iran

Nici Pakistanul, nici Iranul nu au fost implicați direct în război, dar natura sa fluidă și sprijinul lor în grade diferite pentru diferite facțiuni rebele au însemnat și ele un rol direct în războiul aerian. Pe parcursul războiului, milioane de refugiați au trecut granița în Pakistan, iar rebelii au început să adopte teritoriul pakistanez pentru refugii pentru a se regrupa, a recupera și a dobândi arme. Acest lucru a devenit din ce în ce mai instituționalizat pe măsură ce Pakistanul a fost folosit nu numai de SUA pentru activitățile sale în sprijinul *mujahedin* și de către China și alți donatori precum Arabia Saudită. La vremea potrivită, sovieticii au lansat raiduri transfrontaliere asupra bazelor rebele, iar în alte cazuri piloții au rătăcit accidental peste graniță. Islamabad a susținut că doar în 1979-1985, au existat 615 încălcări ale frontierei de către avioanele afgane și sovietice. Deși aceasta poate fi o exagerare, este clar că a existat o dorință deliberată de a trece în spațiul aerian pakistanez, fie în urmărirea fierbinte a rebelilor în retragere, fie, mai des, pentru a lovi bazele și rutele de aprovizionare. În principal, guvernul pakistanez nu a reacționat direct, nu în ultimul rând pentru că Mirage III și aeronavele sale MiG-19 construite în China nu au fost în general capabile să intercepteze sovieticii la timp. Au existat, totuși, incidente și, odată ce Pakistanul a primit noi avioane de luptă F-16 din SUA, s-a simțit mai confortabil cu confruntarea. Sovieticii au început să atașeze în mod obișnuit o pereche de avioane de vânătoare MiG-23MLD cu rachete aer-aer ca escorte la zborurile implicate în operațiunile din apropierea sau peste graniță. Chiar și așa, în august 1988, un F-16 pakistanez a doborât un Su-25 pilotat de Alexander Rutskoi, un aviator decorat, care mai târziu a fost numit Erou al Uniunii Sovietice și a devenit vicepreședinte al Rusiei, în timp ce el se pare că conducea un atac asupra unei baze de antrenament rebele chiar în interiorul Pakistanului. Iranul a jucat un rol mult mai puțin activ, dar în septembrie 1988, două MiG-23ML sovietice au interceptat și doborât două SuperCobra AH-1 iraniene care pătrunseseră în spațiul aerian afgan.



OBIECTIVELE CAMPANIEI

Un deceniu în Afganistan

Abordarea sovietică a războiului s-a schimbat de-a lungul timpului și, odată cu aceasta, rolul puterii sale aeriene. Ceea ce a fost conceput inițial ca o măsură pe termen scurt pentru a impune o conducere mai moderată și mai pragmatică sub Babrak Karmal și pentru a crea un spațiu de respirație în care să se vindece rănilor din PDPA și din țară cauzate de epurările lui Amin și să se ocupe de rebelul încă în curs de dezvoltare provocare, a devenit din ce în ce mai mult privită ca un angajament pe termen lung. Conducerea PDPA s-a dovedit inegalată cu sarcina, rebeliunea a crescut, asistența externă a sporit capacitățile *mujahedin*, și în timp ce conducerea sovietică a continuat să vorbească cu tristețe despre planurile de retragere, acest lucru a părut un vis până când o nouă echipă sub conducerea reformistului Mihail Gorbaciov a fost dispusă să înțeleagă urzica și să recunoască că acesta era, de fapt, un război de neînving. Astfel, războiul ar putea fi conceput în linii mari ca fiind purtat prin cinci faze largi.

An-22 a fost un puternic ridicător de grele folosit în primul rând pentru vehicule de transport și provizii. (mod rusesc)

Comandanții Forțelor Aeriene din 40 th Armată	
general-maior Boris Lepayev	1980–81
Generalul-maior Vladimir Șkanakin	1981–82
Generalul-maior Serghei Kalensky	1982–83
Generalul-maior Gennady Kolodiy	1983–85
Generalul-maior Viktor Kot	1985–86
Generalul-maior Dmitri Romanyuk	1986–89

1. Invazie, 1979–80

Deși documentele oficiale sovietice au fost adesea învăluite în eufemism și pline de omisiuni deliberate – adesea referiri criptice și neelaborate la „rapoarte verbale” și „decizii convenite” – este totuși clar cât de departe era de așteptat inițial această operațiune cu adevărat scurtă. Directiva nr. 312/12/001 din 24 decembrie 1979 de aprobare

la desfășurarea trupelor sovietice, semnat de ministrul Apărării Ustinov și ministrul de externe Gromyko, spune pur și simplu că: Având în vedere situația militaro-politică din Orientul Mijlociu, ultimul apel al guvernului Afganistanului a fost luat în considerare favorabil. S-a luat decizia introducerii mai multor contingente de trupe sovietice desfășurate în regiunile sudice ale țării pe teritoriul Republicii Democrate Afganistan pentru a acorda ajutor internațional poporului afgan prieten și, de asemenea, pentru a crea condiții favorabile pentru a interzice eventualele anti- Acțiunile afgane din țările vecine...

În ciuda succesului aparent al Operațiunilor *Furtuna-333* și *Baikal-79*, deja la începutul anului 1980, existau semne că Biroul Politic – de fapt cabinetul de guvernământ al Partidului Comunist Sovietic – începea să înțeleagă că acest lucru ar putea să nu fie atât de rapid și ușor pe cât se aștepta. La 7 februarie 1980, Biroul Politic s-a reunit pentru a asculta un raport al lui Yuri Andropov, șeful KGB, care se întorsese dintr-o călătorie la Kabul. Ministrul Apărării Ustinov a sugerat că „trebuie să vorbim cu mare atenție cu privire la retragerea forțelor din Afganistan”. În opinia sa, stabilizarea Afganistanului ar dura „aproximativ un an, poate chiar un an și jumătate”, și că „înainte de asta, nici nu ne putem gândi la o retragere a trupelor, altfel am putea suferi multe neplăceri”. Liderul sovietic, secretarul general Brejnev, a fost de acord, adăugând că „trebuie chiar să creștem oarecum contingentul de forțe din Afganistan”. Până la luarea unei decizii în acest sens, totuși, obiectivele principale ale acestei etape incipiente au fost marcate de concentrarea asupra confiscării inițiale a țării, iar misiunile aeriene s-au limitat în mare parte la transportul forțelor de invazie și a operațiunilor de securitate limitate.

Costul războiului a fost teribil atât pentru oameni, cât și pentru infrastructură. Aici o victimă a războiului își face drum pe lângă clădirile din Kabul, la fel spulberate în lupte. (Peter Turnley/ Corbis/VCG prin Getty Images)

2. Escaladarea reticente, 1980–84

Puțin câte puțin, OKSVA s-a extins și a fost adaptat la o desfășurare pe termen mai lung, cu retragerea elementelor esențial redundante, cum ar fi unitățile antiaeriene și mai multe elemente de tancuri. Nu a fost ca și cum ar exista un mare entuziasm din partea conducerii sovietice pentru război, ci, în schimb, a fost o conștientizare de început a sarcinii pe care și-au asumat-o,



Un război secret

Capacitatea sovieticilor de a învăța lecțiile războiului a fost, fără îndoială, împiedicată de faptul că, cel puțin în primii săi ani, oficial nu a fost luptat. Abia în 1985 a existat vreo discuție publică reală despre conflict, ca altceva decât atacuri limitate și sporadice ale „bandiților”, iar cei care au căzut în luptă erau de obicei enumerați ca fiind decedați în „accidente de antrenament”. Acest lucru s-ar schimba încet în timp, nu în ultimul rând pe măsură ce tot mai mulți veterani se întorceau acasă – unii în cutii de zinc – și cunoașterea realităților situației se răspândește în toată țara. Cu toate acestea, un secret similar a funcționat și în cadrul armatei. Când Su-24 au zburat în misiuni de bombardare în operațiunea Panjshir VII din 1984, de exemplu, acest lucru a fost înregistrat în jurnalele lor ca zbor „Curs de antrenament de luptă”. Un navigator a înregistrat imprudent o ieșire ca o misiune de luptă reală și, se pare, că a fost scos de ofițerul politic al unității pentru temeritatea sa.

și convingerea că retragerea ar fi mai periculoasă pentru DRA și pentru credibilitatea internațională a URSS decât escaladarea.

În timpul scurtului său mandat ca secretar general (noiembrie 1982-februarie 1984), Andropov a explorat chiar posibilitățile de retragere negociată. Inițial fusese sceptic cu privire la meritele invaziei și în curând a apreciat cât de periculos era pentru o Uniune Sovietică în declin. Cu toate acestea, aceasta nu a fost o prioritate pentru un lider care și-a petrecut cea mai mare parte a domniei sale în dializă și a fost mai preocupat de încercarea de a alinia o coalitie de lideri mai tineri orientați spre reformă pentru a-i urma. Eforturile sale neîntemeiate au fost, în orice caz, rapid deraiate de evenimente, inclusiv doborârea unui avion de linie civil care se rătăcise în spațiul aerian sovietic în septembrie 1983.

Aceasta a fost, prin urmare, o perioadă de escaladare treptată și cu reacție în amploarea și ritmul activității sovietice în Afganistan. Dimensiunea OKSVA ar crește de la puțin sub 82.000 în 1981 la 93.000 în 1984. Au fost introduse noi elemente mai potrivite pentru această contra-insurgență, de la *Spetsnaz* la echipele de lunetiști. Operațiunile au variat de la misiuni de securitate la scară mică până la ofensive locale majore, dar fără obiective strategice clare dincolo de noțiunea tot mai iluzorie că conducerea PDPA va fi capabilă să împace opoziția sau că DRA și forțele sovietice le-ar putea elimina fizic. Ca veteran al vremurilor din anii 40, Echipa de comandă a armatei și-a amintit: „Totul a fost tactică, nicio strategie. Eram foarte ocupați, dar nu știam ce facem de fapt acolo.

3. Războiul lui Cernenko, 1984–86

Andropov a murit la 9 februarie 1984 și, deși sperase că protejatul său Mihail Gorbaciov îi va succeda în funcția de secretar general, nu exista încă suficient sprijin pentru tânărul reformist. În schimb, un acord politic pragmatic l-a văzut pe bătrânul Konstantin Chernenko ales secretar general, cu Gorbaciov efectiv ca adjunct și moștenitor. Cernenko a fost o altă figură bolnavă, care suferea de emfizem, iar această figură gri și de neuitat pare să se fi fixat pe o victorie militară în Afganistan ca o ultimă șansă de a-și face un nume pentru posteritate.

El a prezidat o extindere a OKSVA și, mai presus de toate, o escaladare masivă și serioasă a operațiunilor sale de luptă, precum și adoptarea unor reguli de angajare mai extinse, care au făcut ca atacurile aeriene asupra centrelor de populație să încerce să încurajeze oamenii să fugă din zonele disputate. Deși mulți dintre comandanții superiori de pe teren aveau îndoieli cu privire la faptul că acest lucru era deloc fezabil, angajamentul Kremlinului – și unul deținut de multe dintre personalitățile militare de rang înalt de la Moscova – a fost de a forța grupurile rebele fie să ajungă la înțelegeri cu guvernul DRA, sau șterge-le.

Cernenko a murit la 10 martie 1985 și, deși Gorbaciov i-a succedat într-adevăr, poziția sa politică a fost delicată, deoarece nu avea decât o majoritate subțire în partea Partidului Comunist.



MiG-23 a fost proiectat pentru un război convențional cu NATO, dar a văzut primul său rebel cu bombardamente de luptă ținte în Afganistan. (Amer Almohibany/AFP prin Getty Images)

Comitetul Central, organismul mai larg care a reunit personalitățile sale de rang înalt și care alegea și putea revoca un secretar general. El a considerat războiul din Afganistan ca o distragere costisitoare și o greșeală și, spre deosebire de predecesorii săi, nu au avut nicio parte în decizia de a invada, așa că l-a putut prezenta ca o gafă a altor oameni. De îndată ce a preluat puterea, a început discuțiile în Biroul Politic despre dezlegarea din Afganistan și au ajuns la o decizie de principiu la 17 octombrie 1985.

Cu toate acestea, poziția sa politică dificilă a însemnat că trebuia să fie atent și astfel le-a permis șoimilor să-și continue eforturile de mare viteză în Afganistan până în acel an. De fapt, le-a dat generalilor tot ce le-au cerut: Gorbaciov a trebuit să-i lase să nu câștige o victorie militară, înainte de a-i putea face să accepte planul său de a ajunge la o înțelegere politică.

4. „Răga sângерândă”, 1986–88

În februarie 1986, Gorbaciov a reușit în sfârșit să facă un anunț public al obiectivului său, numind Afganistanul o „rană sângерândă” și exprimând speranța că cei 40 de mii Armata ar putea fi retrasă „în viitorul apropiat”. Desigur, nu ar fi chiar atât de ușor. Moscova avea nevoie, atât pentru propria sa securitate, cât și pentru poziția sa globală, să se asigure că există un acord internațional care să vadă și susținătorii *mujahedin* pune capăt sprijinului lor pentru rebeli. De asemenea, DRA trebuia întărită pentru a putea supraviețui unei retrageri sovietice, cel puțin suficient de mult pentru a nu stâneni Kremlinul.

Au existat obstacole substanțiale, de la circumscripții din SUA și Pakistan, care au fost destul de fericite să vadă că războiul continuă să sângереze și să umilească Moscova, până la conducerea PDPA însăși, care a făcut tot ce a putut în secret pentru a deraia discuțiile, îngrozită de ceea ce ar putea se întâmpla când sovieticii s-au retras. În mai 1986, Moscova a conceput înlocuirea lui Babrak Karmal în fruntea PDPA cu Dr. Mohammad Najibullah, șeful poliției secrete KhAD, dar și un bărbat considerat a avea capacitatea de a negocia un fel de înțelegere între Kabul și facțiunile tribale importante. fiind în același timp suficient de dur pentru a ține DRA împreună. (Dosierul său GRU spunea că el a fost „de van și ambițios”, dar și „un politician inteligent, inteligent și vicios”.) Najibullah a instituit o nouă politică de „națională”.



„Fie puternică prietenia de nezdrunctat afgano-sovietică”, scrie semnul dintre aceste fotografii ale secretarului general sovietic Mihail Gorbaciov și omologul său PDPA Babrak Karmal, dar, în 1986, Gorbaciov ar fi făcut-o înălțurarea inginerului Karmal în favoarea lui Mohammad Najibullah. (AFP via Getty Images)

reconciliere” cu unele succese, deși a făcut tot ce a putut pentru a submina eforturile sovieticilor de a proiecta o retragere.⁶

În această perioadă, operațiunile de luptă sovietice din Afganistan s-au diminuat drastic. Deși au existat ofensive sporadice, de obicei ca răspuns la sau pentru a preveni atacurile rebele majore, prioritatea a fost menținerea echilibrului de putere pe teren, reducerea la minimum a victimelor și consolidarea forțelor DRA. Acest lucru s-a întâmplat în esență pentru că dezbaterea din cercurile guvernamentale sovietice devenea din ce în ce mai pragmatică, pe măsură ce Gorbaciov a orchestrat o campanie pentru a-și convinge chiar și colegii mai soliciți că Afganistanul a fost mai multe probleme decât merită. Dând un raport la o reuniune a Biroului Politic din noiembrie 1986, de exemplu, șeful Statului Major General Serghei Akhromeyev, la îndemnul lui Gorbaciov, și-a exprimat perspectiva nevăluită: „După șapte ani în Afganistan, nu a mai rămas nici un kilometru pătrat neatins de cizma lui. un soldat sovietic. Dar de îndată ce părăsesc un loc, inamicul se întoarce și le restabilește totul așa cum era înainte. Am pierdut această bătălie. Majoritatea poporului afgan susține acum contrarevoluția. Am pierdut țărâtimea, care nu a beneficiat deloc de revoluție. 80 la sută din țară este în mâinile contrarevoluției. Gorbaciov a continuat cu un avertisment dur: „Luptăm în Afganistan de șase ani. Dacă nu ne schimbăm abordarea, ne vom lupta acolo pentru încă 20 sau 30.”

Între timp, la Geneva, sub auspiciile Națiunilor Unite, erau în desfășurare discuții, în mod oficial între Afganistan și Pakistan, SUA și URSS acționând doar ca garanți, dar într-adevăr ca un forum proxy pentru Moscova și Washington pentru a ajunge la un acord. Ca urmare, nici măcar nu a fost întocmit un calendar pentru retragere până în toamna anului 1987. Până la sfârșitul anului, a fost convenită în esență o rezoluție, iar la 8 februarie 1988 Gorbaciov a putut face un anunț public despre retragere. Acordurile de la Geneva care le-au asigurat baza au fost semnate la 14 aprilie 1988. OKSVA mergea acasă.

⁶ Ca parte a acestui proces, Republica Democratică Afganistan a fost redenumită oficial Republica Afganistan, dar pentru claritate și comoditate, termenul DRA va continua să fie folosit.

5. Retragera, 1988–89

Ajungerea la un acord privind retragerea a fost un lucru, dar realizarea lui într-un spațiu de luptă complex, cu care se confruntă o gamă largă de forțe rebele adesea autonome, dintre care multe nu aveau niciun angajament față de procesul de la Geneva, a fost altceva. Scopul Moscovei a fost să-și elibereze forțele cât mai repede posibil, dar și cu un minim de victime și într-un mod etapizat, astfel încât să se evite panica în cadrul forțelor guvernamentale sau să dea *mujahedin* orice elan.

Operațiunea de teren a fost pusă în mâinile generalului Valentin Varennikov, unul dintre planificatorii militari de seamă ai generației sale, care deținea funcția de consilier militar șef la Kabul (și, prin urmare, virtual proconsul militar) și comandantul celor 40.000 Armată, generalul colonel Boris Gromov, el însuși o vedetă a războiului. Retragera efectivă a început la 15 mai 1988 și, în conformitate cu acordul Moscovei cu Washingtonul, va fi „încărcat frontal”, cu cea mai mare parte a OKSVA retrasă în stadiul incipient al operațiunii. Cu toate acestea, Varennikov și Gromov erau hotărâți să facă din acest proces un proces ordonat și s-au bazat pe coordonare atentă, sensibilizare politică către rebeli și, acolo unde era necesar, demonstrații vii ale puterii de foc sovietice.

În acest scop, faza de încheiere a războiului a văzut o serie de operațiuni semnificative menite să elibereze rutele pentru retragere și să distrugă sau să descurajeze forțele rebele care păreau probabil să încerce să-l valorifice. Acestea au avut, în esență, succes, iar pe 15 februarie 1989, ultimele forțe sovietice s-au întors pe pământ sovietic peste Podul Prieteniei care traversează râul Amur Darya care marca granița, Gromov luând în mod simbolic spatele. Războiul civil din Afganistan avea să continue, iar puterea aeriană sovietică va juca în continuare un rol minor în lunile următoare, în sprijinul regimului lui Najibullah, dar, de fapt, războiul se terminase.

Purtând un banner pe care scrie „Bună ziua mamă”, parașutiștii sovietici călătoresc cu un BTR-60 APC înapoi, peste granița afgană, până la Termez, în URSS, pe 6 februarie 1989. (Vitaly Armans/ AFP prin Getty Images)





CAMPANIA

Avioanele și elicopterele duc un război de gherilă

1. Invazie, 1979–80

Chiar înainte de invazie, au existat elemente ale Forțelor Aeriene sovietice în Afganistan, cu o escadrilă Mi-24 de 280.th OVP și o escadrilă de transporturi An-12 pe aerodromul Bagram, care devenise centrul activităților Moscovei acolo (și unde comandourile care executau *Furtuna-333* au fost adunate în secret). La fel de *Baikal-79* a început, la 25 decembrie 1979, 55 de avioane de transport VTA sub comanda generalului colonel Ivan Gaydayenko au început să transporte trupe și vehicule ale 103.rd Divizia de asalt aerian și forțe speciale suplimentare către Kabul și Bagram. În total, s-au efectuat 343 de zboruri separate – 200 de An-12, 77 de Il-76 și 66 de An-22 – care, în primă instanță, ar ateriza 7.700 de oameni, 894 de vehicule și alte 1.062 de tone de muniție și provizii. VTA avea să sufere și prima pierdere a războiului când, în apropiere de Kabul, un Il-76 care transporta 37 de parașutiști și șapte membri ai echipajului a pierdut altitudinea și s-a prăbușit într-un versant de munte. În dimineața următoare, condițiile meteorologice erau prea proaste pentru a permite o operațiune de căutare-salvare adecvată, iar sovieticii nu aveau specialiști capabili să gestioneze terenul. Au fost nevoiți să zboare cu alpiniști de la un club sportiv al armatei din Asia Centrală, dându-le arme și cinci parașutiști ca gardieni și trimițându-i să cuture zona. La 1 ianuarie 1980, au găsit în sfârșit locul accidentului, dar toți cei aflați la bordul aeronavei au murit în urma impactului.

An-12 cu rază medie transportul cu turbopropulsoare a fost un cal de bătaie al VTA în Afganistan. (Marina SUA)

Cea mai mare parte a forței de invazie a pătruns în țară pe uscat, peste Podul Prieteniei și a luat drumul prin Mazar-e-Sharif până la Kunduz și apoi Kabul, sau spre vest, de-a lungul autostrăzii A77 până la Herat și până la Shindand și în cele din urmă Kandahar. Forțele de elicoptere au asigurat acoperire pentru aceste convoai și, de asemenea, au desfășurat unități de parașutiști și *Spetsnaz* să preia controlul asupra trecerilor și stațiilor cheie de-a lungul drumului lor. Mi-6-urile 280 ale colonelului Vladimir Buharinth OVP, de exemplu, a aterizat parașutiști de-a lungul autostrăzii peste munții Hindu Kush în drum spre Kabul, în timp ce Mi-8-uri au fost desfășurate din Ashgabat pentru a captura punctele din apropierea pasului de graniță Kotal-e Rabat-e Mīrza, deschizând calea coloanelor în mișcare. spre Herat și Shindand.



Un Mi-8 care vine să aterizeze pe aeroportul din Kabul, cu un dosar de transporturi Il-76 în fundal, 1983.
(Francois Lochon/Gamma-Rapho prin Getty Images)

Precursori de război

Cu excepția luptei amar asociate cu *Furtuna-333* și confiscarea unor locații strategice din Kabul, stadiul incipient al operațiunii a fost destul de lipsit de sânge. Totuși, nu va dura mult până să înceapă reacția, puterea aeriană trebuind să fie dezlănțuită atât împotriva rebelilor, cât și a trupelor DRA care dezertează. Primele ieșiri aeriene de luptă au avut loc pe 9 ianuarie, când un convoi sovietic de dimensiunea unei companii pe drumul spre Faizabad a fost împușcat de o forță rebelă considerabilă, inclusiv cavalerie. Infanteria mecanizată nepregătită se pare că nu s-a acoperit de glorie, rămânând „întâlnită” în interiorul APC-urilor lor și fulgerând prin porturile lor de arme fără un efect real, dar, din fericire pentru ei, două perechi de vânătoare-bombardiere Su-17 au putut în curând să angajați atacatorii cu rachete S-5M de 55 mm, alungându-i.

Chiar a doua zi, în semnul răspunsului naționalist pe care l-ar genera invazia sovietică, a izbucnit o revoltă în cei 20 de DRA. Divizia de infanterie din provincia Baghlan și patru MiG-21 sovietice au zburat în sprijinul trupelor terestre trimise să o zdrobească. Majoritatea operațiunilor la început au fost într-adevăr limitate și adesea la scară mică. În zona de operare Kandahar, de exemplu, singurele incidente pe parcursul lunii ianuarie au fost câteva cazuri de lunetă la elicoptere care decolau de pe aerodrom și o ieșire pentru a distruge un tanc T-55 furat de către dezertorii unei unități DRA. Poate din plictiseală, colonelul Bukharin însuși a scos un Mi-24A să-l vâneze și, când l-a localizat, l-a îngropat sub dărâmături aruncând câteva bombe FAB-250 de 250 kg. Chiar și așa, a fost un semn al lipsei de coordonare a acelor zile de început și a presupunerii că acesta nu ar fi un război serios, că Buharin a trebuit să petreacă aproape o zi pentru a obține permisiunea pentru zborul său din Kabul.

Încetul cu încetul, însă, conflictul a escaladat, iar până la sfârșitul lunii ianuarie, cei 40th Armata emitea noi linii directoare, permițând comandanților locali mult mai multă mână liberă în a decide când și cum să folosească forța letală. Cu toate acestea, integrarea strânsă a mijloacelor aeriene și terestre care ar fi o trăsătură a războiului de mai târziu – care era deja evidentă în unele zone – nu a fost în niciun caz norma. În martie 1980, de exemplu, a fost lansată o operațiune substanțială pentru a restabili controlul guvernamental asupra Văii Kunar, lângă Jallalabad. Dezertori din DRA 9th Divizia de infanterie trecuse la rebeli cu armele lor și un număr de APC-uri și mortiere BTR-151, prezentând un grav



provocare. 201st Motor Rifle Division a fost însărcinată să împingă prin vale și să alunge rebelii, astfel încât trupele de securitate DRA să o poată asigura.

Deși comandantul diviziei a avut ocazia să folosească mijloacele aeriene, a rămas cu ceea ce cunoștea: un bombardament preliminar masiv de artilerie divizionară, urmat de o tracțiune mecanizată condusă de tancuri. Unii rebeli au luptat, cei mai mulți pur și simplu s-au topit. Având în vedere că, spre deosebire de operațiunile ulterioare, nu s-a făcut niciun efort pentru a ateriza unitățile de blocare cu elicopterul în văile laterale sau pentru a folosi aeronave de sprijin aerian apropiat pentru a preveni regrouparea rebelilor, aceasta a fost în cel mai bun caz o victorie pircă. Rebelii au putut să se întoarcă în câteva zile și, chiar dacă Valea Kunar era puțin mai liniștită, aceasta a fost în multe privințe o metaforă pentru atâtea operațiuni în care forțele mecanizate sovietice au încercat să se angajeze cu rebelii: aceștia din urmă pur și simplu i-au ocolit, și a trăit să lupte încă o zi.

Pregătirea pentru războiul aerian

Încă de la sfârșitul lunii februarie, încă două escadrile Mi-24 au fost transferate în Afganistan. Cel puțin la fel de important, într-un semn al conștientizării tot mai mari a gradului în care acesta urma să fie un război cu elicopterele, s-a luat decizia ca fiecare garnizoană să aibă propria rampă de aterizare pentru elicoptere, în perimetrul său de securitate.

Între timp, se făceau eforturi urgente nu numai pentru a aduce aerodromurile existente la standardele necesare, extinderea pistelor și construirea de noi hangare și cazărmi, ci și pentru modernizarea completă a infrastructurii electronice. Au fost instalate noi radare și posturi de radio. Pentru a asigura navigația instrumentală, pe aerodromul Kabul au fost instalate puncte de ghidare, au fost instalate sisteme de radionavigație RSBN-4, PRMG-4 și PRMG-5 pentru a ajuta navigația, precum și sisteme de aterizare radar RSP-7 și RSP-10.

În timp ce piloții de luptă se străduiau să știe cum să-și folosească cel mai bine aeronava, omologii lor din elicoptere au raportat că acesta a fost o perioadă de libertate considerabilă și oportunități de a

O securitate perenă provocarea a fost protejarea Kabulului de atacurile rebele pe timp de noapte, de obicei cu mortar sau rachetă, lansate de la înălțimile din jurul orașului, clar vizibile aici. Soldații obișnuiți DRA, ca cel din prim-plan, s-au dovedit, în general, nedispusi să patruleze noaptea, forțând sovieticii să-și folosească propriile trupe sau altfel puterea aeriană. (Douglas E Curran/AFP prin Getty Images)



Un Mi-24 sovietic zboară deasupra Afganistanului soldați care, la rândul lor, păzesc un convoi sovietic pe autostrada Salang, la nord de Kabul.
(Robert Nickelsberg/ Getty Images)

explorează ce ar putea face ambarcațiunile lor fără să se teamă încă de un atac din partea rebelilor. În aprilie 1980, Marat Tishchenko, legendarul designer general al Biroului de proiectare a elicopterelor Mil, a vizitat Afganistanul pentru a vedea cum se descurcau corpurile sale de aeronave și ce ar putea fi necesar pentru a răspunde cerințelor mediului. A fost tratat cu o demonstrație de manevre acrobatice atât de Mi-8, cât și de Mi-24, cu tirbușoni și role care, aparent, l-au uimit atât de mult încât a comentat: „Credeam că știu ce pot face elicopterele mele, acum nu mai sunt așa. sigur.” Motivul lui principal pentru a fi acolo a fost să identifice modificările necesare, totuși, și acestea nu au întârziat să apară. Până în vara anului 1980, Mi-24 au fost supuse unor actualizări pe teren de către tehnicienii Mil, care au văzut instalate noi filtre pentru a ține nisipul și praful departe de prizele de aer ale motoarelor și ajustări ale sistemului de management al combustibilului pentru a compensa presiunile la altitudine mare.

Asemenea măsuri au fost reflectări ale trecerii mai ample la pregătirea pentru o contrainsurgență pe termen lung. În iunie, sovieticii au anunțat o retragere parțială a forțelor, dar aceasta a fost doar jumătate din poveste. Unele unități au fost retrase, inclusiv sistemele SAM 2K11 Krug (Circle) (NATO: SA-4 Ganef) care au însoțit invazia inițială în cazul în care Forțele Aeriene DRA s-au dovedit a fi o amenințare. În plus, aproximativ 700 din cele aproximativ 1.000 de tancuri din care făcuseră parte *Baikal-79* au fost trimiși înapoi, având o valoare reală mică în contra-insurgență. Dar aceasta a fost mai degrabă o reorganizare decât o retragere, deoarece în locul lor au sosit mai mulți parașutiști, *Spetsnaz* și mijloacele aeriene. Moscova ajungea să-și dea seama că era pe cale lungă.

2. Escaladarea reticente, 1980–84

În această etapă a războiului, campania aeriană sovietică a fost caracterizată de învățare tactică și încurcătură strategică. Poate că Kremlinul și-a dat seama în curând că aceasta nu va fi o operațiune rapidă și, în esență, demonstrativă, dar nu era sigur ce va fi în schimb. Au existat speranțe inițiale sub Andropov că ar putea fi negociată un fel de retragere, dar puțin capital politic sau spațiu strategic pentru orice înțelegere. A existat o creștere treptată a dimensiunii OKSVA, dar nu a existat o noțiune clară dacă scopul a fost să încerce să câștige o victorie militară sau, în schimb, să se concentreze pe inimi și minți și astfel să opereze în mare măsură.

în sprijinul misiunilor politice și de securitate DRA. Drept urmare, cei 40th Aviatorii și planificatorii armatei au fost lăsați în mare măsură în voia lor și s-au concentrat în schimb pe câștigurile locale și pe procesul de adaptare a aeronavelor și a tacticilor dezvoltate pentru tipuri foarte diferite de război la contra-insurgența afgană.

Creșterea continuă a puterii rotorului

Până la sfârșitul anului 1980, cei 40th Forța de elicoptere a armatei se dublase, ajungând la 251 de diferite tipuri. Ei desfășurau trei sferturi din toate misiunile de sprijin aerian apropiat și deveneau integrate în toate operațiunile, și în special în operațiunile combinate. Din ce în ce mai mult, forțele sovietice s-ar desfășura, de fapt, în trei: infanterie demontată, APC-urile sau IFV-urile lor consolidate într-un *bronzegruppă* sau „grup blindat” ca rezervă mobilă pentru atac sau transport și sprijin pentru elicopter. În calitate de fost major al 201st Divizia de puști cu motor din Kunduz și-a amintit: „Când am intrat prima oară, aviația armată era ceva gestionat la cele mai înalte niveluri. Înapoi acasă, când făceam exerciții, trebuia să facem cereri de sprijin la comandamentul diviziei și să vedem ce au decis „zeii”. Apoi, când am primit elicoptere atașate la o operațiune, totul a fost la carte – lanțuri de comandă separate, totul pre-programat și desenat pe hărți cu creion gras, puțin spațiu pentru flexibilitate. Asta a fost problema în Kunar, dar a fost uimitor cât de repede s-ar putea schimba lucrurile atunci când zboară gloanțe reale. Până în 1981, ne-am planificat misiuni de la zero împreună cu „costumele albastre”, iar când totul mergea prost, faceam următoarele mișcări pe măsură ce mergeam... Nu întotdeauna am îndreptat lucrurile, căci sigur, și jumătate din timp rapoartele noastre de după acțiune erau lucrări minunate de ficțiune, dar eram o echipă.

În plus, Afganistanul devenea un teatru pentru testarea nu doar a noilor tactici de elicopter, ci și a noilor arme. Bomba termobarică ODAB-500, de exemplu, nu mai fusese niciodată folosită în luptă. În august 1980, a fost folosit pentru prima dată împotriva rebelilor care erau bine adăpostiți în peșteri din Cheile Fayzabad. Locația lor însemna că bombele HE obișnuite s-au dovedit a avea un efect limitat, așa că un Mi-24D a fost înarmat cu două ODAB-500, muniții combustibile care dispersează un nor de oxid de etilenă volatil, care este apoi aprins pentru a provoca o explozie masivă și undă de presiune. Deși bombardierul eliberase bombele de la o altitudine mai mare decât ceruse ghidul standard, a fost totuși puternic împins de explozie. Efectul la sol a fost mai degrabă izbitor, toți rebelii uciși fie în explozie, fie din cauza căderii de stânci pe care a produs-o.

ODAB-urile vor continua să fie folosite sporadic pe parcursul războiului, deși s-au dovedit temperamentale, eficacitatea lor fiind adesea compromisă de temperatura aerului (care a afectat dispersia explozivului aerosolizat), de înălțimea și viteza de eliberare și de problemele de fabricație, deci orice între 15 iar 50 la sută nu au funcționat de fapt conform intenției. Când au făcut-o, totuși, au fost dramatice în letalitatea lor și, datorită experienței din lumea reală dobândită de echipajele de elicopter care le-au folosit, regulile au fost modificate pentru a cere ca ei să nu fie aruncați mai aproape de 1.500 m de trupele prietene.

Operațiune *Romb* și Yak-38

Folosirea Afganistanului ca laborator și teren de testare nu a fost limitată la flota de elicoptere și muniție. Dacă forțele sovietice urmau să se afle în Afganistan pentru un timp, ar fi important să se asigure că aeronavele lor cu aripi fixe ar putea opera în condițiile sale, având în vedere că au fost concepute în principal pentru climă mai temperată și războaie convenționale. În acest scop, Operațiunea *Romba* fost o misiune desfășurată între aprilie și iunie 1980, sub comanda directă a generalului-maior Vladimir Alferov, șeful Institutului de Cercetare Științifică al Forțelor Aeriene. S-a format o escadrilă specială, cunoscută sub numele de Grupul Rhombus, pentru a da



Un muncitor afgan descarcă provizii de făină din interiorul cavernos al unui An-22 sovietic sub privirea atentă a unui gardian sovietic pe aeroportul din Kabul. (Reuters/Richard Ellis)

aprobarea finală a aeronavei de atac la sol Su-25 și, mai ales, pentru a testa performanța avionului de luptă naval cu decolare și aterizare verticală (VTOL) experimental Yak-38 (denumirea NATO Forger-A).

Grupul Rhombus cuprindea două Su-25 și patru Yak-38, precum și aproximativ 200 de piloți de testare, ingineri și trupe de securitate specializate. După ce s-a format la baza aeriană sovietică Akhtubinsk, Rhombus Group a fost apoi transportat cu aer la Shindand, un aerodrom la aproximativ 1.200 m deasupra nivelului mării. În timp ce Su-25-urile au zburat acolo cu propria lor putere, Yak-38-urile au fost livrate în transporturi An-22. Așa era secretul misiunii, încât forța avea propriul lor oraș separat de corturi, în spatele a două perimetre, primul întreținut de forțele speciale atașate Grupului Rhombus, iar exteriorul întreținut de o companie de puști cu motor.

Su-25 s-a ridicat la înălțimea așteptărilor și a fost aprobat rapid, dar Yak-38 s-a dovedit mult mai puțin satisfăcător. A fost întotdeauna un compromis stângaci al unui design. Având în vedere că marina sovietică nu avea portavioane mari, cu puntea completă, un avion de luptă VTOL părea un răspuns excelent la constrângerile portavioanelor din clasa Kiev - din punct de vedere tehnic crucișătoare de aviație grea în termenii lor - care nu puteau zbura cu avioane convenționale. În locul duzelor de tracțiune vectorizate ale British Harrier, Yak-38 avea trei motoare: un turboreactor principal R-28 pentru zbor regulat și două avioane de ridicare R-38 mai mici în mijlocul fuzelajului. Drept urmare, era subputernic și, prin urmare, nu putea transporta o mare sarcină utilă, însetat, cu o rază maximă de luptă de doar 195 km și temperamental. Dacă unul dintre jeturile de ridicare s-a defectat, s-ar răsturna.

În aerul subțire al cerului afgan, s-a descurcat și mai puțin bine. Putea să zboare numai în zori sau în amurg, când soarele nu a redus nici măcar și mai mult presiunea aerului - dar nu și noaptea, deoarece îi lipsea această capacitate. Jeturile de lift au curățat platforma de aterizare din metal și fibră de sticlă pentru care era construită

ei și au scos nori denși de praf care întunecau vederea și înfundau admisiile motorului. Pilotii navali au făcut 107 ieșiri – întotdeauna însoțiți de avioane Su-17 ca acoperire – dar operațiunea a fost încheiată după un accident de zbor pe 29 mai, când o pereche de Yak-38 urmau să efectueze teste de lovitură. Erau înarmați cu rachete UB-32 de 57 mm și trebuiau să-și testeze raza de acțiune atunci când erau încărcate, dar mai întâi una dintre aeronave a trebuit să fie oprită când sistemele sale au defectat, iar apoi a doua la decolare a suferit o defecțiune cu una dintre aeronavele sale. ridică motoarele. Duza sa de împingere s-a rotit prematur în poziție verticală și avionul a căzut înapoi pe platforma de aterizare de la o înălțime de aproximativ 7 m. A izbucnit în flăcări și, deși s-au stins în scurt timp, pilotul, colonelul Yuri Kozlov, a suferit leziuni grave ale coloanei vertebrale. A trebuit să fie evacuat mai întâi la Kabul și apoi la Spitalul Militar Central Burdenko din Moscova.

Aeronava a fost reparată mai târziu, dar limitările Yak-38 au fost clare, chiar dacă, pentru dreptate, a fost întotdeauna intenționat ca un design stop-gap înainte de introducerea designului supersonic Yak-41M VTOL (deși acesta nu va fi niciodată în funcțiune). , depășit de prăbușirea Uniunii Sovietice). Oricum, Operațiunea *Romba* furnizat date tehnice care au contribuit la proiectarea Yak-38M modernizat, cu centrale electrice și prize de aer dovedite și rezervoare externe de combustibil opționale pentru a-și extinde autonomia.

„Război după plan” în 1981

Pe măsură ce Biroul Politic a ajuns să-și vadă implicarea în Afganistan ca pe un angajament pe termen lung, a început să aplice aceleași abordări pernicioase (și contraproductive) asupra războiului ca și în cazul restului sistemului sovietic. Mai presus de toate, aceasta a însemnat impunerea unor obiective de planificare mecanice și adesea extrem de nerealiste. La începutul anului 1981, sub presiunea Kremlinului, Ministerul Apărării a cerut ca până la sfârșitul anului, cei 40 de Armata ar trebui să „elibereze de rebeli cel puțin 70% din teritoriul țării și 80% din centrele de populație județene și locale”.

Nu este ca și cum comandanții militari nu și-au dat seama de prostia unor astfel de metrice. Cu toate acestea, aceasta a fost voința și limbajul Partidului și au fost forțați să lucreze pentru astfel de ținte. De exemplu, un raport din mai 1981 adresat ministrului Apărării Ustinov, scris de generalii Mayorov, Samoylenko și Cheremnykh, care observaseră cu toții situația din țară, și contrasemnat de generalii Maksimov și Rodin de la TurkVO, a amestecat bun simț solid cu privire la eșecurile regimului PDPA cu încercări de a ilustra slăbiciunea acestor tipuri de măsuri mecanice jucând jocul: de la 1 august 1980, guvernul DRA controla doar 134 din 286 de districte provinciale (46 la sută); ca urmare a operațiunilor de luptă și a muncii depuse pentru organizarea guvernării în localități, la 1 mai a acestui an, guvernul DRA controla 184 din 286 de raioane (64 la sută), care sunt practic toate zonele vitale ale țării. Cu toate acestea, ca și înainte, influența rebelilor rămâne în majoritatea districtelor care sunt controlate de guvern... Astfel, pentru

Operațiune *Romb*, 1980

Afganistanul a oferit o oportunitate neașteptată de a testa aeronava navală VTOL Yak-38, iar aici unul dintre cei patru atașați operațiunii *Romb* decolează de pe rampa de lansare metalică special făcută de la baza aeriană Shindand, în timp ce escorta sa Su-17, care tocmai a decolat de pe pista principală, trece deasupra capului. Este dimineața devreme, în timp ce Yak-38 se luptă în aerul mai subțire odată ce soarele aprig afgan a ridicat temperatura ambientală și norul de praf cauzat de avioanele de ridicare R-38 ale lui Yak-38, ceea ce s-ar dovedi o problemă serioasă la curățare. aeronava și platforma de aterizare deopotrivă sunt clar vizibile. Yak-38, al cărui „bort” sau numărul de fuzelaj 45 arată că este de la 311 al Flotei Pacificului.¹⁰ Regimentul Aerian Independent de Atacare la Bordul Navei, transportă două bombe FAB-250 M-62 pentru o ieșire de practică - aproximativ cea mai mare măsură pe care a putut să o transporte în Afganistan, fără o decolare rulantă. Câteva luni mai târziu, această aeronavă avea să fie distrusă atunci când duzele motorului său de ridicare nu s-au rotit în timpul decolării de pe portavionul din clasa Kiev. *Minsk*. Sus, doi luptători MiG-21UB din 27th Regimentul de aviație de luptă, îndreptându-se spre Farah, lasă piste pe cerul dimineții.







Un avion de luptă MiG-23 în culori obișnuite sovietice, acum expus la Muzeul Pima Air & Space din Tucson, Arizona.
(Imagini-SUA/Alamy)

În cele șase luni (de la 1.11.80 la 1.5.81), 63 de districte au fost eliberate de rebeli, iar guvernarea a fost stabilită în 31 de districte.

Speranța părea să fie că acest lucru va scoate Moscova din spatele OKSVA, dar birocrații care auditau performanța armatei în cadrul aparatului Comitetului Central aparent au continuat să ceară rapoarte regulate cu privire la progresul în atingerea acestor cote arbitrare și lipsite de sens cel puțin până în 1983–94. Ceea ce a făcut acest lucru a fost, de fapt, să exacerbeze o supraconcentrare sovietică existentă asupra orașelor, precum și să recompenseze supraportarea îndoielnică a rezultatelor pozitive. Zonele prin care au trecut forțele sovietice, cum ar fi Valea Kunar în 1980, au fost înregistrate cu respect drept „eliberate”, chiar dacă *mujahedins*-au întors repede după ce au plecat. De asemenea, în multe regiuni rebelii au avut înțelegeri cu forțele de securitate locale ale DRA, prin care trupele guvernamentale nu vor fi atacate atâta timp cât se prefăceau că nu observă activitatea insurgenților. Din nou, totuși, aceste zone ar fi înregistrate în mod corespunzător ca controlate de guvern.

Efectele asupra campaniei aeriene au fost de a o valorifica la o serie de operațiuni în cele din urmă zadarnice, care, totuși, au permis celor 40 de Comandanții armatei să pretindă progrese: măturarea în masă a zonelor care, pentru că nu existau nici forțe de securitate de încredere ale DRA care să dețină apoi zone „eliberate”, nici măsuri adecvate de inimă și minți pentru a câștiga populația rurală, s-au întors curând în *mujahedin*. La acea vreme, în Kabul au existat certuri serioase și adesea acerbe în legătură cu asta. Generalul-maior Vladimir Șkanakin, șeful celor 40th

Forțele aeriene ale armatei, se pare că simpatizau cu ideea că acest lucru nu avea sens, ci el însuși avea ordine de sus să-și păstreze opiniile pentru el. Un ofițer care lucrează în 40th Cartierul general al armatei la acea vreme a raportat o ceartă între Șkanakin și doi coloneli responsabili de regimentele de vânătoare-bombardiere care propuseseră strategii alternative, așa că generalul le-a spus în cele din urmă asistenților săi că niciun comandant de unitate nu trebuie să-l vadă până nu s-au supus. o notă care detaliază exact ceea ce intenționau să discute. Acest decret destul de contraproductiv a fost anulat după aproximativ o săptămână, dar subliniază nu numai gradul în care comandanții de pe teren au simțit clar că strategia pe care o au



au fost forțați să aplice nu va fi eficient – dar și cât de mult controlul politic strâns al armatei a împiedicat, cel puțin în acest moment, punerea în aplicare a ideilor lor sau chiar raportate la Moscova.

Război economic

Singurul avantaj al interferenței sporite a conducerii partidului în război a fost un nou accent pe abordarea economiei sale. În mare parte, aceasta a însemnat eforturi de a distribui mai mult ajutor pentru a susține sprijinul în orașe, precum și proiecte de dezvoltare (care au devenit magneti pentru sabotajul rebelilor) care ar putea, de asemenea, să favorizeze extinderea clasei muncitoare urbane, o componentă cheie a PDPA. a sustine. Cu toate acestea, a însemnat și eforturi intense de a refuza sursele de finanțare și sprijin ale rebelilor. În special, KGB a încercat să submineze sprijinul pentru *mujahedin* în Occident și a vizat donatorii și intermediarii care transformau fondurile în arme. Cu toate acestea, a existat și un rol pentru puterea aeriană în această campanie.

Ahmad Shah Massoud, comandantul capabil și carismatic al rebelilor din Valea Panjshir, a fost beneficiarul minelor de pietre prețioase din partea superioară, în special minele de lapis lazuli din regiunea Jarma. Acestea au fost extrase, tăiate și apoi vândute peste graniță în Pakistan, iar Massoud a impozitat comerțul pentru fonduri. Minele se aflau adânc în teritoriul controlat de rebeli, dincolo de orice operațiune terestră, cu excepția celei mai extinse operațiuni terestre, și bine apărate. Inițial, Mi-8-uri înarmate din contingentul trupelor de frontieră sovietice au fost trimise pentru a ataca minele, dar cei „opt” au fost supuși unui foc neașteptat de puternic, forțându-i să se întoarcă, avariați. Următorul plan a fost să trimită o escadrilă completă de Mi-24 din Faizabad, dar acest lucru a fost considerat în cele din urmă prea riscant.

Trimiterea aeronavelor FA a fost luată în considerare în continuare, dar și aruncată. Raza de acțiune ar fi extremă, sistemele destul de rudimentare de navigație și țintire de pe Su-17 și MiG-21 ar avea probleme în localizarea țintelor în mijlocul rigole și ghețari, iar încărcăturile ușoare de bombe pe care le-ar putea transporta ar fi puțin probabil să aibă suficientă impact. De parcă nu ar fi suficient, munții aveau tendința de a genera vânturi puternice și, deoarece minele în sine se aflau la aproximativ 6.500 m deasupra nivelului mării, nu se putea evita acest lucru. În 1980, un zbor de MiG-21 de la 115th IAP, ieșind din Chirchik, fusese în zonă când a fost forțat

La fel ca multe modele sovietice ulterioare, T-22M și-a văzut debutul în luptă încheiat Afganistan, zburând misiuni de bombardare cu rază lungă de acțiune din bazele din URSS. Viteza, raza de acțiune și capacitatea sa de a transporta 24 de tone muniția l-a făcut o amenințare, chiar dacă se baza pe direcționarea datelor care erau adesea inexacte sau depășite. (Wojtek Laski/ Getty Images)

aproape 100 km de calea de zbor prevăzută. Luptătorii abia mai aveau combustibil pentru a se întoarce la Bagram.

Drept urmare, s-a luat decizia de a dezlănțui Aviația cu rază lungă. La 10 iunie 1981, o escadrilă de bombardiere grele care zboară la 10.000-12.000 m a aruncat peste 400 de bombe cu rezistență mare FAB-500 M-54 în zona minelor. Eforturile de a evalua impactul și acuratețea raidului au fost în mare măsură în zadar, având în vedere îndepărtarea și relieful țintei. Cu toate acestea, în timp ce unii rebeli au răspuns ulterior cu bravada, mulțumind sovieticilor pentru că au deschis mai multe cusături (deoarece piatra prețioasă era adesea extrasă exploziv), rapoartele de informații de pe piețele pakistaneze unde au fost vânduți sugerau că cel puțin pentru câțiva ani, aprovizionarea era net limitată.

Războiul drumurilor

Cealaltă față a monedei era menținerea nu doar a economiei teritoriilor deținute de guvern, care de multe ori au ajuns să depindă de alimente și ajutor sovietic, ci și de cea a celor 40.000 Armată. Oricât de valoroase ar fi capacitățile de transport aerian în situații extreme, cea mai mare parte a bărbaților și a proviziilor a fost mutată în jurul Afganistanului pe drum. Rețeaua în sine era subdezvoltată, cu doar 17.000 km de drumuri, dintre care doar 2.500 km erau suprafațate corespunzător și puteau fi considerate toate anotimpurile. Principalele autostrăzi mergeau în formă de U largă de la Herat în vest, la sud până la Kandahar, apoi se întorceau spre nord până la Kabul și de acolo prin tunelul Salang, vital din punct de vedere strategic, prin munții Hindu Kush, până la Mazar-e-Sharif.

Rețeaua de drumuri, fiind crucială pentru efortul de război, a devenit inevitabil și un câmp de luptă, rebelii nu numai că o minau regulat, ci și lansând ambuscade, profitând din plin de munții accidentați, prin care atât de mulți dintre ei trebuiau să serpuiască. Pierderile au fost semnificative pentru convoai, iar stresul experimentat de echipajele și escortele în aceste călătorii a fost, potrivit participanților, mai degrabă mai grav decât în luptă directă. sovietic

Relieful accidentat afgan este evident din această vedere a unui drum de tunel din nordul țării, ceea ce evidențiază, de asemenea, cât de propice a fost pentru ambuscadele rebelilor ale convoaielor de aprovizionare sovietice. Nu e de mirare că șoferii lor au primit fanioane „Pentru Valoare și curaj” chiar și pentru doar 20 călătorii dus-întors de succes. (Arhiva Afganistanului/ Alamy).



șoferii de camioane de aprovizionare au început să picteze simboluri pe ușile cabinei pentru a arăta câte alergări au făcut.

În timp ce convoaiele ar fi însoțite de elemente de cercetare în avans, detalii de securitate în APC-uri și camioane cu tunuri ZIL-135 care montau monturi ZSU-23-2 AA, care au putut să grebleze vârfurile dealurilor și părțile văilor, aceasta ar deveni totuși una dintre cele mai stresante și îndatoriri periculoase, dacă și lipsite de farmec ale întregului conflict. Acoperirea aerului a devenit, de asemenea, o parte crucială a „războiului drumurilor”. Mi-8 ar fi uneori folosite pentru a ateriza cercetătorii în puncte de observație înalte pentru a veghea asupra rutelor principale, dar mai presus de toate, navele Mi-24 ar fi detaliate pentru a oferi acoperire superioară pentru convoai. Lucrând în ture, nu în ultimul rând din cauza necesității de a menține o atenție constantă, precum și a ineficienței consumului de combustibil de a ține pasul cu camioanele, una sau mai multe perechi de Mi-24 ar monitoriza de obicei zona de 2-3 km de fiecare parte a traseu, precum și până la 5 km înainte. Când au fost detectate ambuscade, navele de armat se angajau de obicei cu tunuri și rachete S-5 mai ușoare. Acestea erau în general considerate nesatisfăcătoare de către aviatori, care preferau munițiile mai grele, care aveau o rază de explozie mai mare, dar nu numai că armata sovietică avea stocuri uriașe de S-5 pe care erau bucuroși să vadă căzute, dar erau și mai puțin probabile, pentru a provoca pagube grave drumului sau a declanșa alunecări de teren.

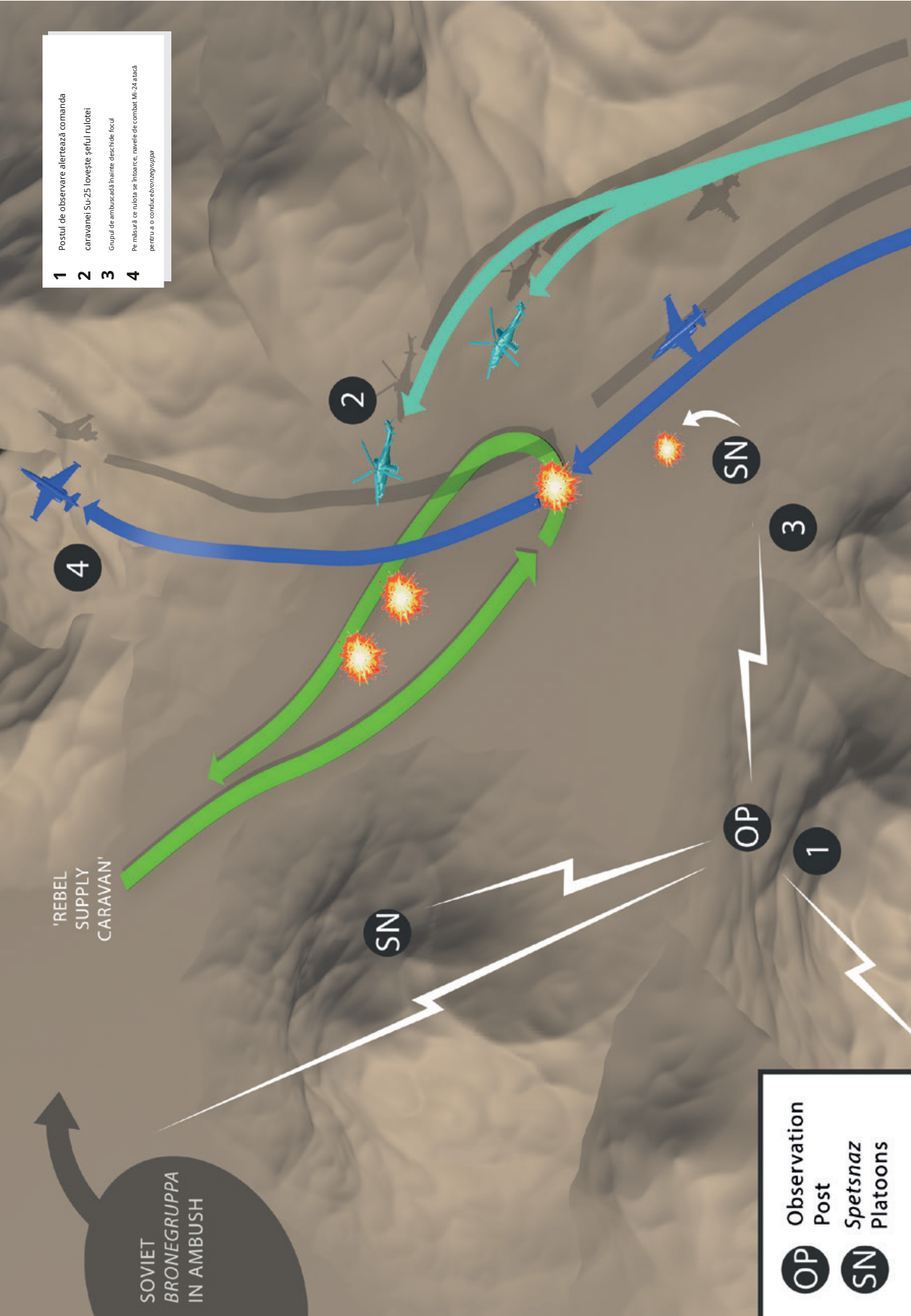
Având în vedere că convoaiele au călătorit adesea cu viteze de 15–20 km/h, având în vedere calitatea drumurilor și necesitatea monitorizării pentru mine și IED, era nevoie de realimentare regulată și schimbări de schimb, iar acest lucru a determinat construirea unei serii. a taberelor de-a lungul traseelor. Porțiunea de la Termez la granița sovietică până la Pasul Salang a fost în general asigurată de Mi-24 de la Kunduz, de exemplu, cu stații de ședere în Hairatan, Mazar-e-Sharif, Tashkurgan și Pul-i-Khumri. Apoi au fost predați navelor de combatere cu baza la Bagram, cu stații la Jalalabad și Ghazni.

Panjshir și bătălia aer-terestre sovietice

Dacă cei 40th Armata urma să poată raporta Biroului Politic progresul în „eliberarea” Afganistanului, era clar că va trebui să îmbunătățească coordonarea elementelor sale terestre și aeriene. Ca 40th Comandantul forțelor aeriene ale armatei, generalul-maior Kalensky a spus: „În prezent, noi

Parașutiștii din 5th Compania celor 350th Airborne Regiment debarcă dintr-un elicopter Mi-8 care este planând chiar deasupra solului pentru a permite o plecare rapidă. (Serghey Novikov)





OPUS OPERAȚIUNEA INTERDICȚIONARE A CARAVANEI

au două armate, una la pământ și una în aer. Trebuie să-i aducem împreună. Două operațiuni particulare ar urmări și conduce acest proces de învățare pentru sovietici: operațiunile succesive lansate în Valea Panjshir – Panjshir V în mai 1982 și următoarea Panjshir VI în august și septembrie.

Panjshir V a reflectat atât punctele forte, cât și punctele slabe ale războiului sovietic. Pe de o parte, a fost cea mai mare ofensivă de până acum împotriva Frontului Panjshir. Pe de altă parte, obiectivele și momentul operațiunii au reflectat nu atât nevoile conflictului, cât și interferența politică. Presiunea din Kabul asupra Biroului Politic, transmisă OKSVA, a însemnat că generalul locotenent Viktor Yermakov, care tocmai fusese numit cel mai recent comandant al celor 40th Army, a fost forțat să pună în aplicare un plan pe care l-a moștenit de la predecesorul său, generalul locotenent Tkach, care el însuși a crezut că este prost cronometrat și prost conceput. Cu toate acestea, Kabul era disperat să pretindă că și-a restabilit în sfârșit autoritatea asupra văii, iar Biroul Politic a simțit că trebuie să accepte cererile sale pentru o nouă ofensivă.

Aproximativ 12.000 de trupe sovietice și DRA s-au rostogolit în vale, sperând nu doar să asigure controlul temporar, ci și să stabilească baze acolo. Aceasta a implicat o coordonare fără precedent între forțele terestre și aeriene. În ciuda raidului îndrăzneț al lui Massoud asupra Bagram, 104 elicoptere și 26 de avioane cu aripă fixă au fost implicate direct în operațiune. Elicopterele au ridicat cercetași înaintea atacului principal și au blocat forțele atât mai sus în vale, cât și către locații de comandă cu vedere la potențialele căi de evacuare ale rebelilor. Chiar înainte de atacul principal, în dimineața zilei de 17 mai, au fost lansate greve pe toată lungimea văii. Aceasta a văzut prima utilizare substanțială a Su-25 din 200th OShAE, împreună cu MiG-21 și Su-17. Bombardiere Su-24 de la 149th Gărzile BAP cu sediul în interiorul URSS au efectuat, de asemenea, bombardamente la nivel înalt asupra satelor despre care se crede că sunt bastionuri rebele.

Pierderile au fost limitate – până acum, luptătorii și civilii deopotrivă erau obișnuiți să se retragă în peșteri și adăposturi la primul semn de bombardiere sovietice. Cu toate acestea, scopul a fost de a deteriora infrastructura defensivă și de a perturba *mujahedin*, iar acest lucru a avut destul de mult succes, mai ales ca preambul la barajele de artilerie care au urmat. De-a lungul masei mari de forțe desfășurate, acest lucru a permis forței sovietice/DRA să-și facă drum prin vale, deși nu fără eșecuri și întârzieri. Mi-24 au fost utilizate pe scară largă pentru susținerea focului, utilizând pentru prima dată noul 9K114 ghidat cu laser. *Shturm* (Asalt) (NATO: AT-6 Spiral) ATGM în cifre. În total, 559 dintre aceste rachete au fost lansate în cursul operațiunii, la distanțe de până la 1.000 m și cu niveluri de precizie cu totul peste cele ale armelor anterioare ghidate cu sârmă. De asemenea, utilizarea forțelor

heliborne nu a fost lipsită de probleme, evidențiind în special pregătirea și experiența limitată a multor trupe sovietice în astfel de operațiuni. Deși în total 4.200 de soldați ar fi dislocați pe rotor, cu unele succese notabile, comandanții au raportat, de asemenea, că multe unități erau încă nepregătite cu privire la modul de a se comporta într-un mod tactic.

Asalt cu elicopterul, 1985

Mulți analiști sovietici ai războiului au fost de acord cu generalul-maior Grekov, fostul 40 de ani în vârstă Șeful Statului Major al Armatei, că poate singura lecție majoră a războiului a fost desfășurarea atacului heliborn. Acestea au variat de la ascensoare la scară largă ale companiilor sau batalioane întregi, până la scăderi mai mici de forțe destinate să observe potențiale rute de aprovizionare, să blocheze pasajele montane sau să direcționeze focul împotriva rebelilor de la înălțimi comandate. Aici, un Mil Mi-8MT de la 339th

Regimentul separat de elicoptere aruncă o echipă de parașutiști – a căror rudă *esprit de corps* ar condiționarea fizică mai dură a însemnat că au fost folosiți în mod disproporționat în astfel de misiuni – pe un vârf de deal din apropierea satului Daman, pe drumul Kabul-Kandahar, în timpul unei operațiuni de deplasare a rebelilor care foloseau rachete simple de 122 mm, trase de pe șine de lansare improvizate, pentru a ataca convoai de aprovizionare pe drum. Elicopterul plutește chiar deasupra solului, o manevră dificilă, dar pe care piloții sovietici au învățat-o rapid ca o modalitate de a se asigura că pot ridica rapid, rotoarele sale ridicând un nor de praf sufocant. Între timp, una dintre cele două nave de combat Mi-24D desemnate să sprijine aterizarea suprimă pozițiile rebele cu mitralieră Yak-B de 12,7 mm cu patru țevi.





transport aerian. Cea mai izbitoare utilizare a acestei capacități a fost utilizarea elicopterelor de transport greu Mi-6 pentru a ridica 600 de soldați din 860.th Regimentul Independent Motor Rifle și DRA's 20th Regimentul către ieșirea de est din vale, eliberând o garnizoană afgană asediată la Dasht-e Rawat și blocând ceea ce se anticipase că ar fi cea mai probabilă cale de evacuare a lui Massoud dacă ar fi ales să se retragă, precum și o rută cheie de aprovizionare a rebelilor din Pakistan.

La fel ca multe astfel de ofensive de piață, Panjshir V a fost un succes tactic, dar un eșec strategic. După două săptămâni și pierderi grele, sovieticii își făcuseră drum prin vale. Ei au dovedit că „Leul din Panjshir” poate fi bătut și au dat o lovitură gravă forțelor sale. Kabul ar putea revendica victoria în acest moment, dar în câteva săptămâni rebelii aveau să se întoarcă în vale, iar bazele guvernamentale și punctele de observație lăsate în urmă ar începe să fie atacate.

Prin urmare, Panjshir VI, doar câteva luni mai târziu, o operațiune de dimensiuni comparabile care a continuat pe linii similare. Considerat ca o încercare de a curăța Frontul Panjshir, încă slăbit *mujahedin*, a fost într-adevăr și o încercare disperată de a asigura poziții guvernamentale înainte de începutul iernii, a făcut campania cu atât mai grea. Din nou, elicopterele au fost folosite pentru a desfășura forțe de blocare, extrase în mare parte de la parașutiștii VDV și *Spetsnaz*, precum și suport de foc. De data aceasta, însă, bombardamentul pregătitor a văzut și bombardiere grele Tu-16 operând din Termez în interiorul URSS, vizând satele rebele. S-au aruncat multe muniții, dar cu puțin mai mult folos.

Lecții învățate

Operațiunea s-a încheiat – și, inutil să spun, a declarat o victorie pe 10 septembrie, cu puține progrese reale înregistrate în asigurarea văii, iar sovieticii aveau să se întoarcă destul de curând. Cu toate acestea, aceste două ofensive s-au dovedit, de asemenea, extrem de importante în identificarea a trei probleme cheie cele 40th Armata ar trebui să se adreseze în utilizarea puterii aeriene. În primul rând, cum să vă asigurați că misiunile sale de bombardare, în timp ce aruncă cantități impresionante de muniție, ating de fapt ținte care merită să fie lovite. Acest lucru ar pune o primă mai mare pe recunoașterea prealabilă adecvată și, de asemenea, pe precizie.

Până la sfârșitul anului 1981, înainte ca utilizarea pe scară largă a Su-25 să ofere sovieticilor o mai mare flexibilitate tactică, piloții Su-17 care au efectuat cea mai mare parte a operațiunilor de sprijin aerian apropiat dezvoltaseră abordări cu totul noi. Pentru a suprima apărarea antiaeriană a rebelilor înainte de o lovitură majoră, de exemplu, ar fi desfășurată o aripă de două până la patru perechi de Su-17. Prima pereche ar avea sarcina de a identifica pozițiile armelor inamice de la o altitudine de 800-1.000 m și apoi de a le marca cu bombe de fum sau de iluminare. Apoi, aeronavele rămase ar ataca, scufundându-se de la 2.000-2.500 m în sus și lansând rachete S-5 și 80 mm S-8 de 55 mm și bombe cu dispersie RBK-250 și RBK-500. Scopul a fost de a minimiza intervalul dintre greve pentru a preveni *mujahedin* de la reacție, astfel încât cursa de suprimare a fost menită să aibă loc într-unul până la două minute de la desemnare, iar apoi în încă unul sau două minute, grupul principal de atac ar trebui să facă atacul. Acest lucru ar implica de obicei alte două până la patru perechi de Su-17 care utilizează rachete S-8 și S-24 grele de 240 mm, precum și mai multe muniții cu dispersie și bombe FAB-250 și FAB-500. De obicei, grupul de lovitură făcea o a doua alergare și își consuma armele rămase, înainte ca o pereche de avioane de recunoaștere să facă o trecere pentru a evalua impactul raidului.

În al doilea rând, operațiunile la sol, cu elicopterul și cu aripile fixe trebuie coordonate mai strâns și mai lin. Comandanții s-au plâns că, pentru a menține deconflictul, ar putea exista un decalaj de la zece minute până la o jumătate de oră între loviturile elicopterelor, artileriei și aeriene, dând timp rebelilor să se repositioneze și să se adaptească. Un răspuns a fost practica tot mai mare de atașare a ofițerilor FA și ai aviației armatei la unitățile terestre pentru a acționa ca controlori aerieni avansați. În concordanță cu natura de masă, de sus în jos a doctrinei sovietice, aceasta fusese în trecut o practică doar la nivel de diviziune, dar în Afganistan regimentele și chiar batalioanele ar putea

au atașat un astfel de „blue-suiter”, fie pe termen lung (aceasta a fost în mare parte doar pentru VDV și unități similare de elită), fie cel puțin pe durata unei operațiuni.

În al treilea rând, desfășurarea forțelor cu elicopterul, chiar și sub foc, era în mod clar o opțiune tactică puternică, dar trupele – atât sovietice, cât și DRA – trebuiau mai bine antrenate pentru a evita spectacolul obișnuit al măcinării lor cu nesiguranță imediat după livrare, dând adesea rebelii au șansa de a-și elimina ofițerii cu foc de lunetist. În august 1981, de exemplu, un batalion întărit din 20 DRA.th Divizia a fost introdusă pe calea aerului pe un platou din spatele satului Marmoul, în defileul cu același nume, ca parte a unei operațiuni de reducere a presiunii asupra orașului Mazar-e-Sharif din apropiere. Cu toate acestea, din cauza pierderilor timpurii în timpul aterizării, ei nu au fost niciodată capabili să coboare în vale și, în cele din urmă, au trebuit să fie transportați cu aer după câteva zile de lupte neconcludente.

Acest lucru a însemnat și un sprijin adecvat pentru aceste inserții de elicopter, în special pe teren montan. Din ce în ce mai mult, acestea ar fi efectuate de forțe mixte de transport și nave de combat. Mi-24 ar conduce calea, de obicei cu câte o pereche de fiecare parte a văii, folosind tunuri și rachete pentru a suprima potențiale puncte de ambuscadă de-a lungul rutei și pentru a elibera locul de aterizare. Apoi, pe măsură ce Mi-8-urile și Mi-6-urile au început să-și lase încărcăturile, primele nici măcar nu aterizau, ci plutesc aproape de sol pentru a permite o „desprăfuire” rapidă, Mi-24-urile s-au rotit la o altitudine. de 1.200–1.800 m, gata să răspundă oricărui atac.

3. Războiul lui Cernenko, 1984–86

Faza anterioară fusese una în care Moscova nu dorea cu adevărat să se împace cu amploarea și natura războiului început. Biroul Politic a încercat să o conducă prin planuri și cote, așa cum a gestionat (prost) orice alt aspect al vieții sovietice. Soldații din 40th Armata s-a adaptat cât a putut, încercând să facă tot ce le stă în putință în circumstanțe, dar lipsită de orice strategie măreață menită să pună capăt războiului. De nenumărate ori, în rapoartele lor către Moscova, generalii spuneau dimensiunea politică, necesitatea ca PDPA să găsească serios modalități de a câștiga populația rurală în masă, răul fiind făcut de luptele fracțiunilor și corupția în cadrul PDPA, dar fără niciun rezultat. Exista o suspiciune constantă că Karmal și restul conducerii DRA erau destul de confortabili să-i lase pe cei 40th Armata face partea leului din lupte, în timp ce ei trăiau din asistența sovietică. Totul s-ar schimba, însă, când Konstantin Chernenko a devenit secretar general la Moscova. De la a ține linia în timp ce PDPA - în teorie - a câștigat populația, cei 40th Misiunea armatei, oricât de neplauzibil ar fi acest lucru, ar câștiga de fapt acest război pe câmpul de luptă.

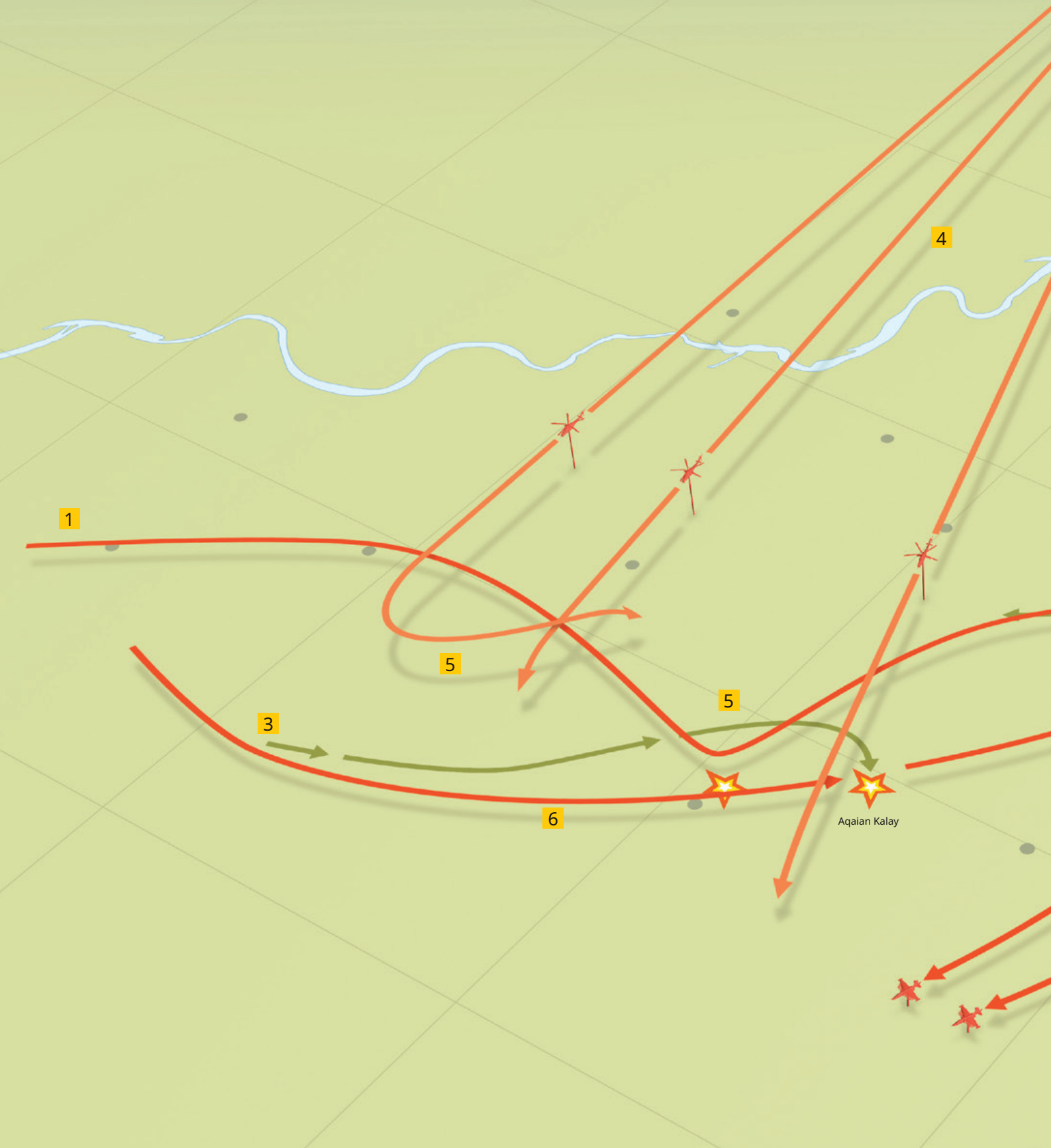
Genocid din aer?

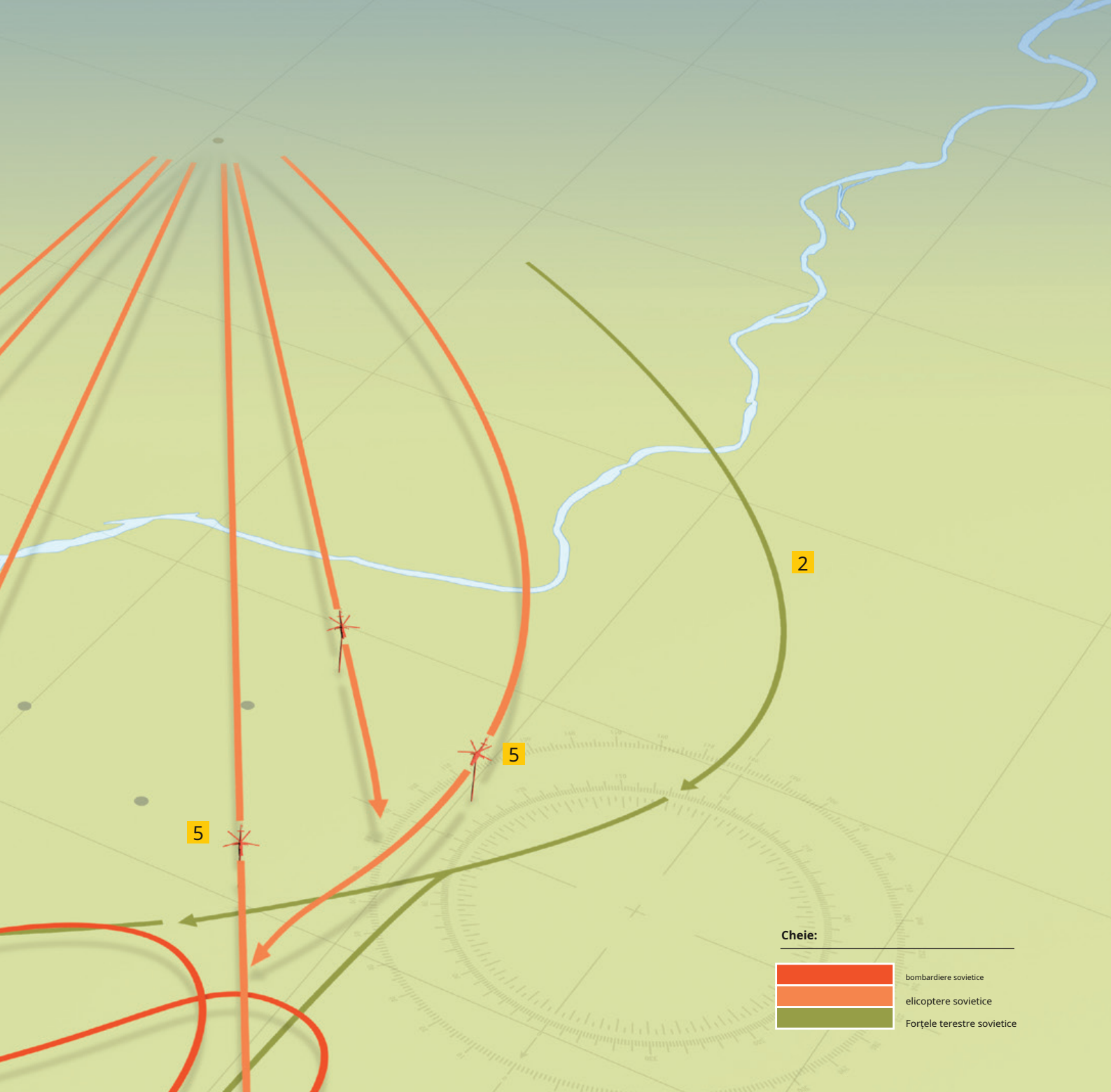
Acest lucru a schimbat ritmul și amploarea operațiunilor aeriene, trecând dincolo de sprijinul de foc pentru atacuri la sol limitate și protejarea convoaielor de trupe și aprovizionare, cu o utilizare sporită a bombardamentelor grele pentru a curăța zonele contestate și a pedepsi zonele care sprijină rebelii. Guvernul SUA ia acuzat pe sovietici că practică „genocidul migrator” pe calea aerului, în special încercând să golească regiuni întregi și să forțeze sătenii să fugă în Pakistan. Este fără îndoială că au existat adesea operațiuni brutale împotriva țăintelor civile, mai ales în această fază a războiului, precum și defrișarea satelor din unele sectoare, mai ales când acestea treceau cu vederea locații strategice sau erau aproape de principalele rute de aprovizionare. Cu toate acestea, o căutare cuprinzătoare a înregistrărilor sovietice ale războiului în timpul scurtei perioade în care au fost deschise la începutul anilor 1990 nu a găsit nicio dovadă a vreunei abordări specifice și deliberate. În schimb, aceasta a fost probabil pentru a confunda consecințele deciziilor luate pe motive pur militare cu dovezi ale unei politici mai ample.

Nu există nicio îndoială că pe tot parcursul războiului, sovieticii și-au folosit puterea aeriană într-un mod adesea fără discriminare, iar victimele civile directe și consecințele indirecte, din case.

Asalt combinat aerian și terestru, Lashkar Gah, 1985

Lashkar Gah, capitala provinciei Helmand, a fost și este încă un important centru de comunicații. Apropierea sa de conjuncția râurilor Arghandab și Helmand înseamnă că se află în apropierea uneia dintre regiunile cultivate pe care sovieticii le numeau „verzi” – datorită vegetației lor și, de asemenea, densității rebelilor prezenți de obicei în satele lor împrăștiate. În mai 1985, sovieticii au lansat o operațiune scurtă și ascuțită de trei zile pentru a suprima rebelii care trăgeau periodic cu mortar și rachete în Lashkar Gah și au organizat raiduri împotriva convoaielor de aprovizionare pe drumurile din apropiere.





Cheie:

	bombardiere sovietice
	elicoptere sovietice
	Forțele terestre sovietice

EVENTS

1.În zorii primei zile, bombardierele Su-24 de la Khanabad au organizat un bombardament la altitudine medie, concentrându-se asupra Aqaian Kalay, considerat centrul de comandă al rebelilor locali.

2.O forță mecanizată sovietică susținută de trupele de securitate DRA Sarandoy din Lashkar Gah a început încercuirea.

3.O altă forță mecanizată s-a apropiat de-a lungul văii râului dinspre vest.

4.Între timp, elementele 22nd *Spetsnaz* Brigada 370th

Detașamentele au fost transportate cu aer de la Lashkar Gah în mai multe locații strategice atât pentru a preveni ambuscadele, cât și pentru a opri fuga rebelilor.

de-a lungul malurilor cultivate ale râurilor (se credea mai puțin problematic dacă se îndreptau spre terenuri deschise, aride, unde puteau fi mai ușor localizate și neutralizate ulterior).

5.A doua zi dimineață, Mi-24 de la 205th Escadrila Independentă de Elicoptere a început să ofere sprijin de foc forțelor terestre pe măsură ce acestea continuau să avanseze dinspre vest și nord-est.

6.În principal, rebelii au evitat pur și simplu contactul, dar într-un singur angajament serios târziu în a doua zi, când au încercat să protejeze un depozit de rachete, Su-25 de la Kandahar au zburat cu bombe la nivel scăzut și cu rachete cu un efect devastator.

Su-17 a fost un avion de vânătoare-bombardier capabil, care, după cum reiese din această fotografie a versiunii de export Su-20 afișată la Cairo, putea transporta o gamă largă de magazine. Acestea au inclus, ca și aici, rezervoare cu combustibil suplimentar pentru a-și extinde raza de acțiune, capsule de rachete și bombe. Ele puteau fi, de asemenea, înarmate cu rachete aer-aer și aer-suprafață și au fost echipate cu două tunuri de 30 mm montate în interior. (LeCaire)



distrus la mijloacele de trai ruinate, nu poate fi subestimat. În același timp, totuși, zvonurile și propaganda s-au dezlănțuit, cu tot felul de afirmații în cele din urmă respinse. Unul, de exemplu, a fost că aeronavele sovietice împrăștiau arme chimice într-o așa-numită „ploaie galbenă”, deși acum consensul științific este că acesta a fost de fapt, dintre toate, rezultatul unor roiuri mari de albine care își defecau boabe de polen digerate. Și mai extreme au fost afirmațiile potrivit cărora minele aruncate de sovietici au fost făcute în mod deliberat să arate ca niște jucării pentru a atrage copiii: „Jucăriile sovietice ale morții” a publicat un titlu groaznic în *New York Times*. Aceasta s-a bazat pe mina PFM-1, verde strălucitor și în formă de sămânță de sicomor, care poate să fi atras atenția copiilor, dar cu siguranță nu era destinată pentru asta.

Nimic din toate acestea nu este pentru a minimiza ceea ce au făcut sovieticii, mai ales în această perioadă. Un pilot Su-17 grav traumatizat a recunoscut că încă mai avea coșmaruri, după patru ani, despre bombardarea satelor suspectate că ar adăposti rebeli. El a adăugat că, în timp ce în 1984, deseori, ei zbârceau mai întâi satul pentru a încerca să îi convingă pe oameni să fugă și, uneori, elicopterele chiar aruncau pliante de avertizare în avans, până la jumătatea anului 1985, astfel de practici fuseseră oficial abandonate. „Ne-am îndeplinit ordinele de luptă și nu trebuia să ne gândim la costurile umane”. Acestea au fost realitățile „războiului lui Cernenko”.

Panjshir VII: începutul „războiului lui Cernenko”

Prima expresie reală a acestui lucru a fost ofensiva Panjshir VII. Fusese plănuț înaintea ascensiunii lui Chernenko, dar în mai multe versiuni, de la o misiune simbolică de arborat de steag în această vale veșnic contestată, până la o operațiune masivă, cea mai mare de până acum. Cernenko, inutil să spun, a optat pentru opțiunea maximalistă.

A existat un armistițiu oficial între Massoud și sovietici până în toamna anului 1983, iar apoi a continuat un armistițiu dur și gata, dar guvernul de la Kabul încă căuta controlul asupra văii și dorea ca sovieticii să-l ofere. Ei i-au pus pe rebeli – care, în drepturi, începuseră ei înșiși să devină din nou mai agresivi – și au folosit ciocnirile rezultate pentru a face lobby Moscovei pentru o nouă ofensivă. În martie 1984, ei au susținut că Massoud a refuzat alte discuții de pace, iar Chernenko a fost bucuros să folosească acest lucru ca scuză pentru a-l dezlănțui pe Panjshir VII.

Astfel, 15.000 de trupe sovietice și DRA vor fi dislocate în aprilie-mai 1984, susținute de o forță masivă de 194 de avioane atât din interiorul țării, cât și din bazele din URSS și 154 de elicoptere. Operația a fost în general similară cu cele anterioare, dar la o scară și un nivel diferit de intensitate. Bombardările preliminare au fost efectuate de escadroane din patru regimente de bombardiere grele care zboară din baze sovietice, precum și prima utilizare operațională majoră a bombardierelor Su-24 din 149.th Gardienii BAP și 143.rd BAP. Misiunile de recunoaștere au fost efectuate de la începutul lunii aprilie de MiG-21UM, coborând uneori la altitudini periculoase de joase de 20-30 m, bazându-se pe viteze mari datorită post-arzătoarelor pentru a evita orice incendiu AA. Au fost completate cu Su-17MZR de la 263.rd Escadrila de recunoaștere și o platformă fotografică An-30. Deși bombardamentele la mare altitudine aveau să lovească în continuare ținte preplanificate, intenția a fost ca de data aceasta să aibă coordonate mai precise și mai actualizate decât în trecut.

O escadrilă de Tu-16 din 200.th Gărzile TBAP au făcut prima trecere peste vale, urmate de Tu-22M2 din 1225.th TBAP, bombardare de la altitudini de 9.000-10.000 m. O jumătate de oră mai târziu, 60 de avioane Su-24 au traversat Panjshir la altitudini de 5.000 m. O astfel de densitate a aeronavelor pe cer a trebuit să fie instituite protocoale speciale pentru a se asigura că acestea sunt menținute depărtate și o aeronavă de comunicații An-26RT a zburat într-un model de așteptare în apropierea văii, pentru a coordona traficul radio înapoi la comandamentul operațiunii.

Acest prim raid comun a durat două ore, iar efectul a fost aparent impresionant. În special, cele 64 de bombe de fragmentare explozive puternice OFAB-250-270, aruncate de fiecare Tu-22M2, păreau să dezvolte un covor de explozii. Loviturile pregătitoare au durat trei zile, deși bombardierele grele aveau să efectueze doar o singură ieșire în fiecare zi, dimineața devreme, nu în ultimul rând pentru că ulterior țintele au fost învăluite în praf. Su-24 au fost, totuși, mai active, inclusiv unele raiduri pe timp de noapte, în timp ce perechi de Su-25 de vânătoare zburau ziua. După fiecare bombardament, artileria continua să atace Panjshir.

Un MiG-21bis, o evoluție a MiG-21 care a fost pus în funcțiune în Afganistan ca avion de vânătoare. Deși abia optimizat pentru acest rol, avea un pistol intern și putea fi echipat cu un rezervor de combustibil extern suplimentar, precum și cu două bombe mici. (Alan Wilson)





Sovieticii – și, într-o măsură mai mică, forțele DRA – au stabilit o rețea de observație posturi pe comandă înălțimi, care deseori trebuiau furnizate prin aer și adesea susținute de aer, atunci când erau atacate. Aici, un elicopter sovietic Mi-24 trece de un astfel de post în mai 1988. (Douglas E. Curran/AFP prin Getty Images)

Deși există unele dispute cu privire la acest lucru, consensul pare să fie că impactul real al bombardamentelor grele de mare altitudine a fost mai puțin decât se spera. După cum am menționat deja, locuitorii văii erau de acum obișnuiți cu bombardamentele. Satele *simujahedin* taberele deopotrivă aveau pieile și buncărele lor și chiar și copiii mici știau ce să facă când auzeau sunetul revelator al avioanelor sau al elicopterelor pe cer. Bombele folosite, dintre care cele mai multe au fost abia modificate de pe vremea celui de-al Doilea Război Mondial, erau adesea sub putere pentru această sarcină, iar multe dintre echipajele bombardierelor erau mai interesate să-și golească docurile de bombe rapid și să se întoarcă acasă decât să se concentreze pe precizie. Cu toate acestea, au trimis pe toți să se grăbească la sol, ceea ce a permis introducerea unităților de observare și blocare cu elicopterul să meargă relativ fără opoziție. În a treia dimineață, totuși, Su-24 foloseau un amestec de explozivi mari FAB-1500 și bombe cu dispersie RBK-500. Primul ar lovi mai întâi, spulberând clădirile și turtind pereții, iar apoi bombele cu dispersie ar împrăștiat submuniții mai mici care ar trimite ele însele sute de mii de bile de oțel de 5,5 mm coasă în zonă, ucigând pe toți cei care se aflau în interior sau sub acoperire moale.

Ofensiva a fost marcată de unele lupte dure, precum și de ritmul ridicat al operațiunilor aeriene, mai ales după această etapă inițială de elicoptere și Su-25 (în iunie 1984, mareșalul Sokolov avea să dea *Grach* sigiliul său de aprobare, spunând „aeronavele de atac la sol Su-25 și-au arătat bunele capacități de luptă”). Cu toate acestea, chiar și cu utilizarea deosebit de liberală a minelor antipersonal PFM-1 aruncate în aer, în mare parte împrăștiate din elicoptere, nu a fost niciodată posibil să se împiedice în mod fiabil ca rebelii să se retragă atunci când au ales, și cu tot sunetul și furia - și cu câteva mii de sovietici. și pierderile DRA – ofensiva în sine, la fel ca raidurile inițiale la mare altitudine, au fost impresionante pentru ochi, dar fără sens strategic. După Panjshir VII, unul *Spetsnaz* căpitanul, care fusese însărcinat să evalueze impactul bombardamentelor asupra satului Khenj din valea sus, s-a întrebat deschis: „Câte milioane de ruble am irosit doar aruncând în aer case goale și ce am fi putut face în Afganistan, dacă le cheltuisem pe case noi?

Cuiburi de vultur

Curând a devenit clar pentru sovietici că recunoașterea prin satelit și fotografia la înaltă altitudine nu erau deosebit de eficiente în monitorizarea mișcărilor rebelilor și a caravanelor lor, făcându-și drum prin trecători înguste de munte și pe teren accidentat. Pentru a încerca să-și reducă mobilitatea strategică și să obțină avertizare timpurie asupra atacurilor, ei au început curând să stabilească numeroase posturi de observare la înălțimi de comandă. Unele erau în esență baze de foc ale companiei, dar altele erau posturi mai mici, conduse adesea de cel mult un pluton, cunoscut sub numele de *Orlinye Gnyozda*, sau „cuiburile de vultur”. Multe dintre acestea puteau fi atinse practic doar pe calea aerului, iar Mi-8-urile erau angajate în mod regulat în garnizoane rotative, livrând provizii și evacuând răniții. În unele cazuri, stâlpii erau atât de constrânși încât elicopterele nici măcar nu au putut ateriza, fie planând cât de jos puteau (adesea o sarcină de pilotare periculoasă și dificilă în lanțurile muntoase cu vânt) sau, în cel mai bun caz, plantând doar roțile din nas pentru stabilitate.

Operațiune *Capcană*: Sfârșitul „războiului lui Cernenko”

Cernenko fusese înlocuit de Mihail Gorbaciov în martie 1985, dar el a moștenit un Comitet Central încă plin de duri și conservatori de stil vechi, iar mareșalul Serghei Sokolov ca ministru al apărării, un om care a avut un rol cheie în conducerea războiului în Afganistan și, prin urmare, miza de a nu admite că nu era de câștigat. Generalul-locotenent Igor Rodionov, care a comandat cei 40^{ta} Armata între aprilie 1985 și aprilie 1986, a fost astfel într-o poziție incomodă. El însuși era sceptic în privința faptului că războiul poate fi câștigat, nu în ultimul rând pentru că era uscător în privința PDPA și știa că Gorbaciov nu mai era convins. Cu toate acestea, Sokolov se aștepta ca el să încerce să obțină o victorie militară, iar Biroul Politic din primul an de secretariat general al lui Gorbaciov a fost bucuros să-i lase pe susținătorii „războiului lui Cernenko” să-și submineze propriul caz.

Succesorul lui Rodionov, generalul locotenent Viktor Dubynin, se afla într-o poziție destul de fericită, deoarece șeful Statului Major General, generalul Akhromeyev, îl informase în privat că politica era probabil să se schimbe în curând. Inițial, Dubynin avea, așadar, pe de o parte carte albă pentru a lansa operațiuni majore, dar pe de altă parte un grad de libertate față de Biroul Politic în ceea ce privește obiectivele să-și stabilească. I-a combinat pe cei doi în Operațiune *Capcană*, lansată în august 1986, o operațiune combinată de arme menită să elimine forțele lui Ismail Khan,

Su-25 a fost una dintre cele mai eficiente lupte aeronava de război, un atac la sol accidentat avion cu un tun intern de 30 mm și, după cum se arată, 11 puncte dure capabil să transporte 4.400 kg de magazine. (Fedor Leukhin)



un comandant de teren proeminent în regiunea Herat și fortăreața rebelă Kokari-Sharshari, aproape de granița cu Iranul.

Ce a fost de remarcant despre Operațiunea *Capcană* a fost că a demonstrat cât de departe au ajuns capacitățile sovietice de a combina operațiunile aeriene și terestre și exact ce puteau face. A fost neobișnuit după standardele războiului afgan să fie desfășurat simultan în trei teatre separate, deși legate: Herat însuși; câmpiile și poalele largi din apropierea orașului; și munții din regiunile de graniță Sharshari, la aproximativ 150 km distanță.

Forțele rebele au fost extrem de active în orașul și regiunea Herat. Deși au fost lansate controale periodice de securitate, ei s-au putut umple cu recruți și provizii din întreaga regiune, inclusiv din Valea Harirud. Aceasta a condus spre Iran, și care a fost folosit pentru caravanele de aprovizionare. Cu toate acestea, le-a fost greu să mențină arsenale sigure, baze de aprovizionare și refugii pentru recuperare medicală și antrenament în apropiere de Herat, chiar și în așa-numitele „zone verzi”, regiuni cu vegetație densă de arbuști și livezi pe care rebelii le foloseau pentru acoperire. Pentru asta, ei aveau baza lor la Kokari-Sharshari, care era fortăreața comandantului rebel de teren cunoscut sub numele de Ismail Khan, un fost ofițer cu nasul dur și competent al DAR-ului 17.th Divizia de infanterie. Scopul sovieticilor a fost, astfel, mai întâi de a curăța câmpiile din jurul Herat pentru a izola gherilele urbane de liniile lor de aprovizionare, apoi de a distruge baza Kokari-Sharshari și, în cele din urmă, de a elimina prezența rebelilor în orașul Herat însuși.

ZPU 14,5 mm AA HMG era voluminos și nesofisticat, dar de cele mai multe ori cel mai bun pe care rebelii aveau la ei. dispoziție pentru a le păzi bazele. (Zubair Mir/AFP prin Getty Images)

Operațiunea a implicat o forță de 28 de batalioane – zece sovietice și 18 afgane – sub 40 de anith Comandantul adjunct al armatei, generalul-maior Georgy Kondratiev și forțele aeriene au fost implicate în fiecare etapă a operațiunii. În primul rând, recunoașterea aeriană detaliată a rutelor probabile de atac și retragere a fost combinată cu o campanie extinsă de a semăna potecile și vadrurile de-a lungul graniței cu Iranul cu mine antipersonal aruncate din submunițiile KMGU.



Operațiune *Manevră* și problemele cu hărțile

O problemă recurentă pentru sovietici a fost aceea de a opera pe teren accidentat, monoton, unde le era greu să se orienteze. Propriul lor echivalent GLONASS al sistemului de navigație prin satelit GPS al Occidentului nu a fost utilizat în general, iar majoritatea operațiunilor aeriene au fost în întregime dependente de hărți și, acolo unde a fost posibil, de balize de ghidare de navigație pre-instalate sau pur și simplu de rachete de lumină sau de fum. Acest lucru a dus la o serie de erori nefericite și chiar letale, de la focul prieten până la aterizarea forțelor în locul greșit. În timpul operației *Manevră* (9 iunie-14 iulie 1986), o ofensivă combinată sovietică/DRA pentru a curăța rutele de aprovizionare către Faizabad în nord-estul Afganistanului, o companie din 783.rd Batalionul separat de recunoaștere urma să fie aterizat aproape de autostrada principală pentru a încercui pozițiile rebelilor, într-o locație care tocmai fusese curățată de loviturile Su-25. Cu toate acestea, o citire greșită a hărții a dus la formarea lor de elicoptere Mi-8 care se îndreptau către o locație între 8 și 17 km (conturile variază) departe de zona de aterizare destinată - și chiar în mijlocul pozițiilor rebele. Un Mi-8 a fost doborât cu toate mâinile, altul a fost distrus când a fost ridicat. Mai puțin de 50 de soldați sovietici s-au trezit înconjurați și au intrat sub focul mortarului, dar încercările de a-i ajuta s-au dovedit zadarnice până a doua zi, când avioanele de atac Su-25 și navele de combat Mi-24 au putut fi deviate pentru a oferi sprijin de foc, iar supraviețuitorii din 783.rd dar putea fi ridicat. Douăzeci și unu dintre cercetași au fost uciși și niciunul dintre ceilalți nu a scăpat de răni.

dozatoare. Apoi, pe 18 august, o campanie de bombardament de trei zile a văzut baza Kokari-Sharshari lovită atât de Su-25, cât și de Su-17, precum și de artilerie grea. Între timp, elicopterele au aterizat sovieticul 201.st Divizia de puști cu motor 149.th Regimentul și detașamentele de pușcași cu motor de gardă din 345.th Regimentul Aeropurtat pentru a prelua înălțimile de comandă de-a lungul Văii Harirud, pentru a preveni orice întărire de către rebelii cu sediul pe teritoriul iranian.

Un amestec de trupe sovietice și afgane și forțe de securitate DRA au înconjurat „zona verde” cea mai apropiată de Herat, au sigilat orașul și au început să se rostogolească spre exterior pentru a încerca să disloqueze și să elimine grupurile rebele și să asigure drumurile cheie. Din nou, acest lucru a fost făcut în strânsă integrare cu forțele aeriene: Mi-24-urile au condus adesea, identificând și suprimând locurile și concentrările de ambuscade ale rebelilor, fixându-le pentru trupele terestre care se apropiau. Un major din cei 5.th Motor Rifle Division, care a fost implicată în această etapă a operațiunii, a salutat-o drept „cea mai bună coordonare aer-terestre pe care o văzusem până acum, o bătălie când lucrurile au funcționat într-adevăr așa cum ar trebui”.

Între timp, asaltul asupra lui Kokari-Sharshari era în desfășurare, 80% din forțele de atac fiind aduse cu elicopterul, în lumina atât a dorinței de a lovi rapid, cât și a greutății extreme a terenului. Deși a existat un sprijin aerian constant pentru atac, acest lucru a fost îngreunat atât de relief, cât și de locația aproape de granița cu Iranul. Avioanele sovietice au operat sub controale foarte stricte pentru a se asigura că nu au trecut accidental în spațiul aerian al Teheranului, în timp ce MiG-23 din 190.th IBAP erau în patrulare constantă, în cazul în care avioanele iraniene ar încerca să pătrundă, înarmate cu încărcături aer-aer de rachete R-60 cu rază scurtă de acțiune și R-30 cu rază medie de acțiune.

Elicopterele au fost folosite constant pentru evacuare medicală și reprovizionare, deși adesea geografia a făcut acest lucru imposibil. În a treia zi, de exemplu, rezervele de apă pentru unele trupe de asalt s-au epuizat, dar încercările de a arunca butoaie de cauciuc cu apă potabilă s-au dovedit imposibile – elicopterele au fost forțate să le arunce de la înălțime, ceea ce a însemnat că au izbucnit la sol sau au rupt stânci. În cele din urmă, proviziile au trebuit să fie aduse pe spatele soldaților. Între timp, loviturile Su-25 și Su-17 au continuat zi și noapte, coordonate de un post de comandă aerian Il-22. Piloții sovietici s-au confruntat cu apărări antiaeriene atent planificate și interblocate, care implică HMG-uri, tunuri ZU-23-2 de 23 mm și Blowpipe și Strela-2 MANPADS. Unul dintre primii chiar a lovit și a doborât un Su-25 de pe 378.th OShAP. Cu toate acestea, în cele din urmă apărătorii nu au reușit să împiedice forța sovietică/DRA să ia și să distrugă baza după șapte zile de luptă grea.

Puterea aeriană a jucat chiar un rol în etapa finală de pacificare urbană a operațiunii. Au fost desfășurate 14 batalioane, nouă dintre ele din armata afgană și trupe de securitate, mai întâi pentru a sigila cartierele unul de celălalt și apoi pentru a le pieptăna pentru gherile. Uneori, acest lucru a dus la lupte amare și distructive, iar în mai multe cazuri Su-25 au fost chemate pentru a lansa precizie.



E posibil ca impactul Stinger-ului să fi fost exagerat și mitologizat, dar i-a forțat pe sovietici să o facă răspund în moduri care deseori le împiedicau antena operațiuni. De asemenea, a creat un gen cu totul nou de "**mujahedinc**u" fotografii cu rachete, cum ar fi această imagine a unui rebel care țintește un Stinger asupra unei aeronave sovietice în apropierea unei baze rebele din Munții Safed Koh, pe 10 februarie 1988.
(Robert Nickelsberg/
Legătură)

greve pe anumite străzi și clădiri. Il-22 care ajutase la gestionarea atacurilor aeriene asupra Kokari-Sharshari a fost apoi redirecționat pentru a ajuta la același lucru asupra Herat.

4. „Răga sângerândă”, 1986–88

Generalul Valentin Varennikov, la acea vreme reprezentantul Ministerului Apărării la Kabul, a descris Operațiunea *Capcană* ca una dintre cele mai memorabile și de succes operațiuni la care asistat în Afganistan, dar adevărata ei semnificație a fost din nou la Moscova. Operațiunea a avut un succes la fel de tactic pe cât și-ar fi putut spera generalul locotenent Dubynin – totuși situația strategică a rămas neschimbată. Acesta a fost exact tipul de lecție pe care și-a dorit-o Gorbaciov pentru a le aduce acasă celor rămași de la linia dura cât de zadarnic a fost să continue să verse bani, oameni și capital politic în Afganistan.

În momentul în care ajutorul occidental pentru rebeli atinge apogeul – mai ales odată cu sosirea Stingers – Moscova era acum dornică să-și reducă războiul. În ciuda afirmațiilor dramatice făcute cu privire la efectul rachetelor, ceea ce a determinat cu adevărat schimbarea tacticii aeriene sovietice a fost mai puțin teama de noua capacitate antiaeriană a rebelilor și mai mult o nouă preocupare din partea Kremlinului de a minimiza costurile și pierderile acasă. și pregăti terenul pentru retragere. Cu toate acestea, acest lucru a însemnat și atingerea unui echilibru atent, menținerea presiunii asupra diferitelor grupuri rebele, adesea opuse cu amărăciune, pentru a încerca să le ofere un motiv pentru a ajunge la înțelegeri politice cu regimul de la Kabul.

Stingerul

Sosirea pe câmpul de luptă a lui Stinger, fabricat în SUA, a fost atât o dezvoltare politică cât și militară. Cu siguranță a creat un nou pericol pentru piloții sovietici și DRA, în special la altitudini mai mici, dar a împins și hotărârea Washingtonului de a face Moscova.

„Adu-mi dovada”

La început, a existat o oarecare suspiciune cu privire la afirmațiile că Washington-ul ar oferi *mujahedinc* Stingers, nu în ultimul rând pentru că acest lucru le-ar oferi inevitabil sovieticilor șansa de a-i examina. La 29 noiembrie 1986, la a doua utilizare cunoscută a rachetelor, cinci au fost lansate împotriva unui grup mixt de elicoptere la aproximativ 15 km nord de Jalalabad. Un Mi-24 și un Mi-8T au fost doborâți, deși unul a reușit să efectueze o aterizare de urgență, astfel încât echipajul să poată scăpa de ambarcațiunea care arde. Cu toate acestea, comandantul din Jalalabad a refuzat categoric să creadă relatarea aviatorilor și a susținut în schimb că cele două elicoptere trebuie să se fi ciocnit, iar piloții pur și simplu se acopereau unul pentru celălalt. A cerut dovada acestor rachete misterioase. Cu toate acestea, el a fost convins să permită unei misiuni să caute dovezi, iar cei 2nd batalionul 66th Brigada de pușcași cu motor și 1st compania celor 154th OSN a încadrat zona accidentului. Negăsind nimic care să dovedească ceva în ruinele arse ale celor două elicoptere, au mers apoi și au explorat locurile probabile de lansare. Acolo, au găsit tuburile de lansare aruncate a cinci rachete Stinger, oferind prima dovadă clară a acestei escalade – și exonerând echipajele de zbor. Comandantul companiei care i-a găsit a ajuns să primească Ordinul Steagului Roșu.

suferă atâta timp cât a urmărit războiul. În mod ironic, în această privință, a ajutat să-și facă punctul de vedere al lui Gorbaciov. În momentul imediat, însă, a fost o provocare tehnică și tactică pe care cei 40th Armata trebuia să se adreseze – cel puțin o dată când a crezut că Stingeri au fost de fapt desfășurați (vezi caseta).

Prima și cea mai simplă mișcare a fost de a ordona aeronavelor să nu lanseze lovituri de sub 4.500 m, podea care a fost în cele din urmă ridicată la 7.500 m. Așa cum a spus Daoud Rams, un dezertor din DRA Air Force care a zburat cu MiG-21: „Înainte de Stinger, eram liberi să facem aproape orice ne doream. După ce Stinger a fost prezentat, ne-am schimbat toate tacticile, altitudinile și viteza – totul. Nu ne-a plăcut să zburăm jos, iar când a trebuit, am zburat foarte repede și, chiar și la altitudini mari, am zburat cât de repede am putut... Nu mai puteam opera în voie oricând și oriunde ne doream. ' Acest lucru a exagerat oarecum impactul, deși probabil DRA a adoptat o abordare și mai precaută decât sovieticii, dar cu siguranță vorbește despre impactul psihologic al acestei noi arme. Desigur, zborul mai sus a redus precizia atacurilor, așa că, în practică, mai multe aeronave au trebuit să lanseze mai multe ieșiri și să arunce mai multe muniții pentru a avea același impact operațional. Acest lucru nu a fost practic pentru elicoptere, deși uneori adoptau abordări care se îmbrățișează cu solul, în comparație cu tacticile anterioare de „înalt și scufundare”, care le-ar fi lăsat expuși periculos la blocarea MANPADS. Astfel, a existat un program rapid pentru a le echipa cu noi contramăsuri concepute pentru a falsifica, a momeli și a orbi focusul de căutare IR al lui Stinger. Încă din 1983, aveau deja deflectoare pe duzele motorului pentru a reduce semnătura, iar mai mulți erau echipați cu distribuitoare de flare ASO-2V (care puteau, de asemenea, să împrăștie nori de pleavă de bruij radar) și bruij activi SOEP-V1A Lipa.

Nemulțumit să se bazeze doar pe astfel de măsuri pasive, cei 40th De asemenea, armata și-a intensificat utilizarea *Spetsnaz* raiduri și ambuscade la distanță lungă pentru a intercepta rulate despre care se crede că aduc Stingeri rebelilor. Aceasta a fost, până la urmă, pur și simplu o extensie a eforturilor existente. Tocmai în 1987, de exemplu, 332 de caravane de arme au fost raportate ca fiind interceptate, ducând la distrugerea sau capturarea a peste 290 de arme grele diferite, de la mortare la HMG, 80 MANPADS (în principal Hunyin-5), peste 15.000 de mine și aproximativ 8 milioane de cartușe de muniție pentru arme de calibru mic. Scopul „Vânătoarelor Stinger” nu a fost acela de a împiedica rachetele să ajungă – aceasta ar fi fost o sarcină imposibilă – ci de a încetini răspândirea lor și de a le oferi tehnicienilor înapoi acasă mai mult timp pentru a concepe contramăsuri.

Primii care au fost confiscați au fost doi găsiți când compania de recunoaștere a lui 66th Brigada separată de pușcași cu motor, sub sublocotenentul Igor Ryumtsev, a luat o groapă de arme rebelă în afara Jalalabad la 26 decembrie 1986. La început, nici măcar nu știau care sunt cele două tuburi pe care le găsiseră, dar în curând vânătoarea de Stingers a devenit mai deliberată, ajutată. prin zvonul că oricine ar fi capturat primul unul va fi numit Erou al Uniunii Sovietice. Pe



Pe măsură ce amenințarea MANPADS rebelilor a devenit un îngrijorare mai mare, obiectivele de genul acesta au devenit mai frecvente, de Mi-24 care trăgeau rachete de rachetă pentru a distra atenția capului lor care caută căldură. (Maxim Guchek/BELTA/AFP prin Getty Images)

5 ianuarie 1987, sublocotenentul Vladimir Kovtun *Spetsnaz* echipa din 186th Detașament cu desemnare specială (OSN: *Otryad Spetsialno Naznacheniya*) erau într-o patrulă cu elicopter când au observat niște rebeli care fugeau cu motociclete. S-au angajat, iar rebelii au tras doi Stingers, care au ratat pentru că nu au așteptat să asigure un blocaj. Nu au mai avut șansa de a lansa, deoarece comandourile i-au angajat de la sol și o altă pereche de nave de combat Mi-24 au atacat din aer. Când Kovtun a investigat, precum și cele două lansatoare, a găsit o altă rachetă și – un premiu deosebit de util – o servietă care conținea manualele tehnice. În următoarele câteva luni, aveau să fie confiscate încă cinci rachete, ceea ce le-a oferit într-adevăr sovieticilor posibilitatea de a le demonta și de a le studia în detaliu.

Kovtun nu a devenit niciodată un erou al Uniunii Sovietice. În 2012, Yevgeny Sergeyev, care la acea vreme era comandantul 186th OSN, a fost făcut Erou al Rusiei, dar chiar și asta a fost la patru ani de la moartea sa.

Operațiune *Autostradă*, 1987–88

Pentru a menține echilibrul între irosirea resurselor în război și pierderea acestuia, cei 40th Armata și-a dat seama că trebuie să mențină credibilitatea DRA față de circumscripția sa de bază, populația urbană. Niciun oraș nu putea să cadă. În vara lui 1987, însă, rebelii începuseră să blocheze drumul principal de la Gardez la Khost, cel mai mare oraș din sud-estul țării. Populația de 40.000 și garnizoana DRA de 8.000 au fost practic tăiate de o forță de peste 10.000 *mujahedin*, iar moralul era înțeles să scadă. Deși s-a luat în considerare un transport aerian, acesta a fost considerat nu mai mult decât un paliativ scump. În schimb, a fost luată decizia de a organiza o ofensivă terestră majoră pentru a redeschide drumul către Khost, o operațiune care a fost numită imaginativ *Magistral*, sau *Autostradă*.

Operațiunea a implicat o forță comună sovietică/DRA condusă de 108th Motor Rifle Division, dar a fost marcată și de utilizarea din ce în ce mai încrezătoare a aerului și solului coordonat



operațiuni și atacuri aeriene. Atacul a trebuit să treacă prin pasul Satukandav puternic apărat, de exemplu, și pentru a forța *mujahedin* pentru a le arăta mâna, atunci generalul locotenent Boris Gromov, comandantul operațional, a ordonat parașutisti falși, doar saci de nisip înfășurați în hamuri de parașute, aruncați la gura trecerii. Crezând că acesta este un atac, rebelii s-au deschis cu tot ce aveau – toate acestea fiind urmărite cu atenție de avioane de recunoaștere, probabil o pereche de Yak-28R. Acest lucru a permis sovieticilor să răspundă apoi cu o lovitură a aeronavelor Su-25 folosind rachete, bombe și, pentru o schimbare, ghidate cu laser.

sovietic *crazvedchiki*, trupe de recunoaștere, în camuflaj KLMK salopete, pregătindu-se pentru o misiune după ce a fost aterizat cu elicopterul. (ZUMA Press, Inc./Alamy)



Generalul locotenent Boris Gromov a fost unul dintre vedetele războiului, mai ales cândva sovietic mașina de propagandă avea pivotat din încercarea de a pretinde că nu era se întâmplă să obțină ce câștiguri ar putea din asta. Fotografiat la o conferință de presă la Kabul cu o zi înainte de retragerea finală sovietică, poartă sub jacheta lui *telnyashka*, vesta cu dungi albastre-albe a forțelor aeriene. (Robert Nickelsberg/Getty Images)

Rachete Kh-25ML (NATO: AS-10), profitând de datele de țintire neobișnuit de proaspete. Aceasta a fost urmată de un lung baraj de artilerie.

Cu toate acestea, înaintarea a fost dificilă, deoarece rebelii erau bine înrădăcinați și numeroși. Din nou, totuși, puterea aeriană s-a dovedit crucială, permițându-i lui Gromov să trimită atât parașutiști sovietici, cât și comandouri afgane pe înălțimi de comandă de-a lungul drumului și să forțeze *mujahedin* să se retragă sau să se confrunte cu încercuirea. De trei ori a fost folosită această abordare, elicopterele acționând practic, așa cum a spus Gromov, ca „*marshrutkas* pe circuit”, comparându-le cu microbuzele comune care urmau rute regulate în orașele sovietice.

La 30 decembrie, ruta către Khost a fost deschisă și, deși convoaiele de aprovizionare de pe drum ar fi în continuare atacate în mod regulat, o combinație de avanposturi temporare de-a lungul lungimii sale și patrulare regulate cu elicoptere au reușit în esență să o mențină deschisă. Khost era în siguranță, cel puțin pentru o vreme – și riscul ca rebelii să reușească nu doar să reușească pentru prima dată să cucerească un oraș, ci și să stabilească o bază urbană aproape de granița cu Pakistanul, a fost evitat.

5. Retragerea, 1988–89

Odată ce a început retragerea din Afganistan, cei 40th Comandamentul armatei sub generalul Gromov a trebuit să jongleze cu trei priorități uneori contradictorii. Retragerea trebuia să fie ordonată și conform programului convenit, ceea ce a necesitat o retragere relativ timpurie din sudul țării, inclusiv din Kandahar, precum și o tranșă substanțială de

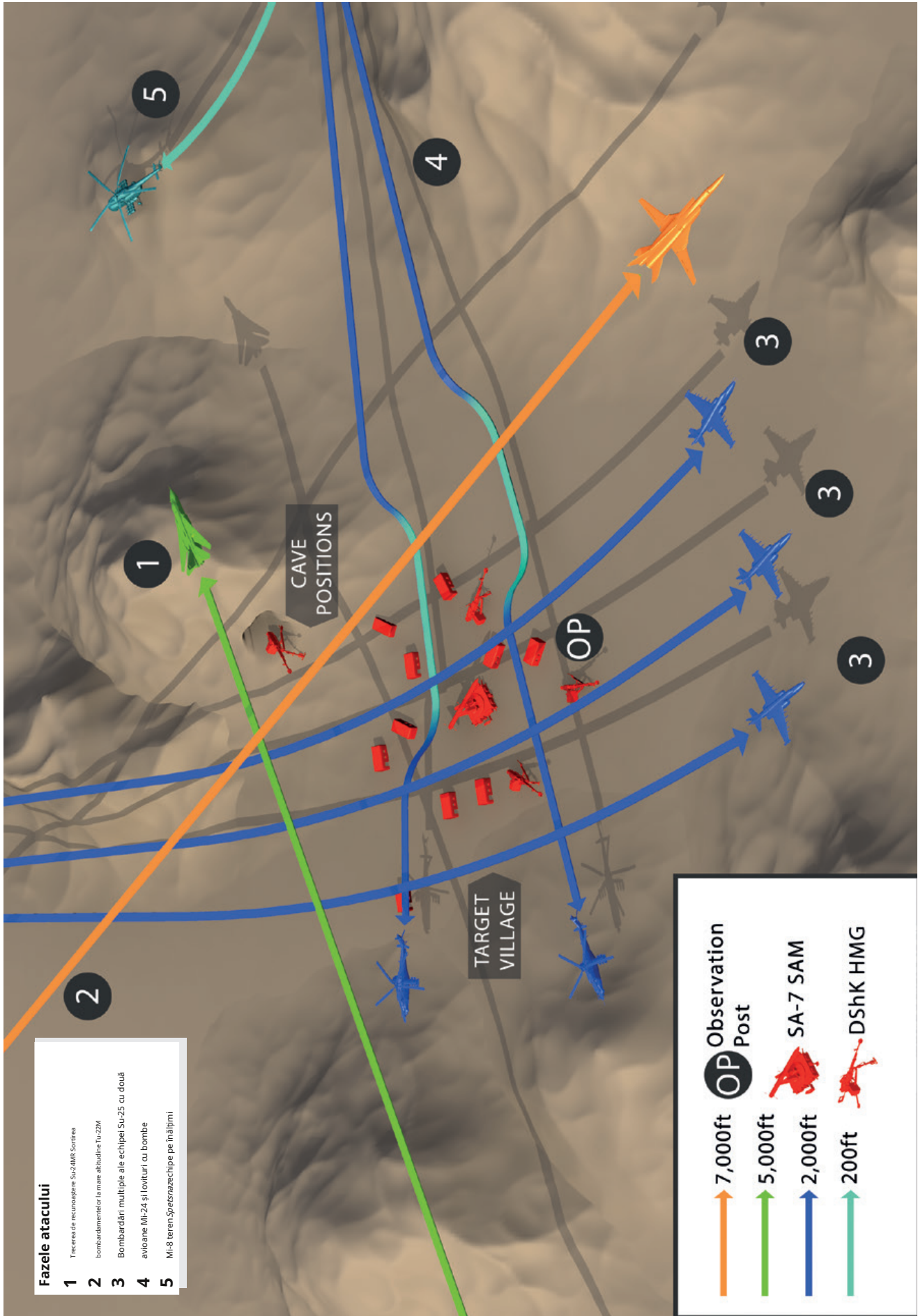
Războiul lui Rutskoï

Alexander Rutskoï, alături de Boris Gromov, a devenit unul dintre cei mai recunoscuți eroi ai războiului sovietic. El a devenit, de asemenea, o figură politică după aceea, atât din cauza propriilor ambiții, cât și pentru că alții doreau să folosească un erou de război afgan pentru cauza lor. Pilot de vânătoare-bombardier, s-a transferat la Su-25 și, după ce a ajuns la gradul de locotenent colonel, comanda 378th OShAP pe 6 aprilie 1986 când, pe 360th misiune de luptă, el conducea un atac cu patru avioane asupra bazei rebele puternic apărate de la Zhawar. A fost lovit la a doua sa trecere (pilotul un avion echipat cu o cameră pentru evaluarea daunelor de luptă) de un FIM-43 Redeye. El a ajuns să se ejecteze la altitudine periculos de scăzută și astfel a suferit o fractură gravă de compresie a coloanei vertebrale la lovirea solului.

Un DRA APC a reușit să-l evacueze, dar abia după un incendiu care l-a lăsat cu încă două răni, la picior și la spate. A fost evacuat cu un elicopter sovietic la Kabul, unde medicii l-au avertizat că zilele lui de zbor s-au încheiat și că probabil că își va petrece restul vieții într-un scaun cu rotile. Cu toate acestea, Rutskoï nu era deloc hotărât și în decurs de două luni mergea în cârje. Deși i s-a atribuit o poziție fără luptă, el era hotărât să revină **afgan**, iar în aprilie 1988 s-a întors, colonel titular și comandant adjunct al celor 40th Aviația armatei. Cu toate acestea, el a continuat să zboare în misiuni de luptă și, se pare, a fost și mai îndrăzneț și mai agresiv decât înainte.

În aprilie-august 1988, a zburat 97 de ieșiri, 48 dintre ele noaptea, dar norocul i-a scăpat pe 4 august, când conducea un atac pe timp de noapte asupra unui depozit de muniții rebeli despre care Moscova susține că era în apropiere de satul Shaboheil, tocmai la sud de Khost. Acesta era la mai puțin de 7 km de granița cu Pakistanul și, pentru a evita riscul de conflict, aeronavelor sovietice li sa interzis să zboare pe o rază de 5 km de frontieră. Pe de altă parte, Pakistanul susține că ieșirea a fost împotriva unei instalații de la Miran Shah, în interiorul teritoriului său. În orice caz, Su-25 al lui Rutskoï a fost angajat și doborât de un F-16A pakistanez cu o rachetă AIM-9L Sidewinder și a parașut pe teritoriul pakistanez.

A reușit să evite capturarea timp de cinci zile, dar în cele din urmă a fost luat prizonier de război. El a fost eliberat două săptămâni mai târziu, într-un schimb de prizonieri, după presiuni diplomatice intense, precum și intervenția directă a șefului informațiilor externe KGB, Viktor Kryuchkov. Acesta a fost sfârșitul zborului său de luptă, dar a fost numit Erou al Uniunii Sovietice și mai târziu va fi ales în Congresul Deputaților Poporului și a fost vicepreședinte pe biletul lui Boris Elțin. Elțin l-a dorit în esență doar pentru strălucirea stelei eroului său, iar cei doi bărbați au căzut curând. În 1993, Rutskoï a fost o figură cheie care s-a opus lui Elțin într-o criză constituțională dintre parlament și președinte care s-a transformat într-o ciocnire armată și a dus la bombardarea parlamentului în supunere. Rutskoï a fost demis, dar mai târziu va fi ales guvernator al regiunii Kursk în perioada 1996-2000.



Lionizat în timpul războiului și apoi curtat după acesta, Alexandru Rutscoi apoi a devenit un lider al forțelor anti-Elțin în timpul Rusiei din 1993 criza constituțională. (Chuck Nacke/Alamy)



O fotografie montată corespunzător cu un pilot afgan care dă mâna unui sovietic soldat când își iau rămas bun la 13 februarie 1989 pe aeroportul din Kabul. De fapt, mulți dintre militarii DRA s-au simțit trădați de retragere. (Reuters/ Richard Ellis)

forțe, inclusiv unități aeriene. De asemenea, trebuia să fie cât mai lipsit de victime și să nu transmită panică. La urma urmei, Biroul Politic era disperat să evite tipul de optică care însoțise retragerea SUA din Vietnam, elicopterele evacuându-se frenetic de pe acoperișul ambasadei și avioanele în exces fiind răsturnate de pe puntea unui portavion. În cele din urmă,



Sange rau

Relațiile dintre forțele sovietice și cele afgane au fost întotdeauna complexe. Au fost multe cazuri de bună cooperare și relații puternice, de prietenie, mai ales având în vedere câți ofițeri DRA studiaseră în URSS. A existat, totuși, adesea, de asemenea, un curent puternic de rasism ocazional din partea sovieticilor și resentimente din partea afganilor că nu au primit același kit sau sprijin. Acest lucru a fost valabil mai ales între forțele aeriene, nu doar pentru că diferența de echipamente era cea mai frapantă, ci și pentru că sovieticii erau adesea înfuriați de ceea ce ei considerau indolența și refuzul omologilor lor de a se pune în pericol. Piloții DRA pentru cea mai mare parte a războiului ar putea zbura doar câteva ieșiri pe săptămână, în timp ce sovieticii au zburat de obicei mai multe în fiecare zi, de exemplu. Oricare ar fi drepturile și greșelile, acest lucru a creat un teren fertil pentru tensiuni odată ce a devenit clar că cei 40th Armata pleca. Aeronauticii afgani au început să refuze să zboare în sprijinul trupelor sovietice sau să-și numească omologii „trădători” sau „lași”. Dezertările au devenit mai frecvente: în 1988–89, nouă avioane DRA au ajuns în Pakistan, cerând azil. La fel au făcut și sabotajele îndreptate împotriva sovieticilor, cum ar fi lăsarea de resturi pe căile de rulare sau chiar tăierea liniilor hidraulice. Din ce în ce mai mult, trupele de securitate ale batalioanelor separate de gardă au început să limiteze și mai mult accesul afganilor în părțile sovietice ale bazelor aeriene, exacerband și mai mult tensiunile într-un cerc vicios al neîncrederii.

DRA trebuia să i se acorde sprijin adecvat pentru a se asigura că nu se prăbușește când sau imediat după plecarea sovieticilor. Problema era că sprijinirea DRA și descurajarea atacurilor asupra forțelor în retragere însemna operațiuni de luptă active, în special din partea forțelor aeriene – și asta risca victime.

Deși retragerea treptată a anumitor unități considerate redundante, inclusiv ultimele regimente de rachete antiaeriene și regimente de tancuri, fusese finalizată în 1986, Direcția Principală de Planificare a Statului Major General a primit doar instrucțiunile oficiale să elaboreze un plan cuprinzător de retragere. a OKSVA la începutul anului 1988. Cu toate acestea, lucrările preliminare erau în curs de ceva timp, așa că au fost rapid gata. Planul general a fost aprobat oficial de ministrul apărării, Dmitri Yazov, la 7 aprilie și încredințat unui grup de operațiuni înființat în cadrul Statului Major, sub comanda locotenentului general Alfred Gaponenko. Acesta a fost însărcinat cu gestionarea retragerii împreună cu cei 40th Statul de comandă al armatei. Gaponenko fusese șeful misiunii de consilieri sovietici din Laos în timpul războiului din Vietnam și era mai ales conștient de riscurile în cazul în care moralul forțelor DRA începea să se prăbușească.

Operația ar urma să fie astfel înscenată. Aproximativ jumătate din OKSVA, cu o putere de 110.000 de oameni, ar pleca între 15 mai și 15 august 1988, precum și cea mai mare parte a celor 120.000 de sovietici aflați în țară la acea vreme, care făceau parte din grupurile de manevră cu motor din trupele de frontieră KGB și elemente ale Trupele de Interne ale Ministerului Afacerilor Interne, prin specialiști în informații și tehnicieni detașați la unitățile de reparații de luptă, către tot felul de civili, inclusiv profesori, ingineri, administratori și familii. A doua etapă între 1 septembrie 1988 și 15 februarie 1989 ar fi mai complicată, deoarece a presupus retragerea în etape a ultimelor unități fără forțe de screening – cu excepția celor ale DRA, pe care nimeni nu voia să se bazeze cu adevărat – și asta prin durerea afgană. iarnă. Acest lucru ar depinde de atât mai mult de puterea aeriană, proiectată din ce în ce mai mult din bazele aeriene sovietice, pentru a oferi informații despre avansurile rebelilor, descurajarea împotriva potențialelor atacuri și un răspuns devastator și rapid atunci când acest lucru eșuează.

Perforând cardul MiG-27

Cu toate acestea, chiar și în timp ce se făceau planuri pentru retragere, existau cei care erau disperați să ajungă *afgan*. Dacă pentru majoritatea conșcrișilor, trimiterea în Afganistan a fost o teroare (și, prin urmare, mulți ar plăti cu plăcere mită pentru a o evita), soldații de carieră ar căuta adesea să facă un turneu acolo. „Îți împinge cardul” cu un serviciu de luptă autentic – și, foarte posibil, obținerea unui fel de medalie – a fost un stimulent neprețuit pentru șansele tale de promovare, iar piețele și *voyentorg* Magazinele PX din Afganistan dețineau bunuri care erau aproape imposibil de găsit într-un



Boza distinctă de daltă al MiG-27 a stabilit această aeronavă de atac la sol în afară de avionul de vânătoare MiG-23 din care a fost derivat. (Peter Lane/Alamy)

URSS falimentară. Ultimul an al războiului a văzut astfel mulți ofițeri zbucindu-se pentru ultimele șanse de a vedea acțiune. Acest lucru este valabil și pentru corpurile de avioane.

Avionul de luptă-bombard MiG-27 a fost printre cele mai mari și mai capabile avioane din flota aeriană sovietică, dar nu a avut obligații de luptă în primul său deceniu și jumătate în serviciu. Ani de zile, ori de câte ori s-a spus că ar putea fi desfășurat în Afganistan, decizia a fost întotdeauna împotriva. Su-17, poreclit *strizh*, sau „rapid”, s-a dovedit, la urma urmei, un cal de bătaie de încredere, iar menținerea de aceeași aeronavă an de an, chiar dacă a fost completată cu noi variante, a simplificat dramatic întreținerea, furnizarea și planificarea operațiunilor de vânătoare-bombardiere.

În toamna anului 1988, când era timpul pentru o nouă rotație a corpurilor de avioane (având în vedere uzura și deteriorarea serviciului activ), a apărut din nou problema implementării MiG-27. La urma urmei, erau în uz mai mult de două duzini de regimente și, cu retragerea pe drum, de ce să irosești o ultimă ocazie de a le oferi un antrenament adecvat în condiții de luptă autentice? Ideea a fost preluată cu entuziasm de piloții și ofițerii din regimentele MiG-27, care invidiau de mult oportunitățile de care se bucurau omologii lor care zboară „swifts”. Au găsit o ureche înțelegătoare la generalul-maior Dmitri Romanyuk, șeful celor 40th Forțele aeriene ale armatei din 1986 – și fostul comandant al unei escadrile MiG-27 din districtul militar Transbaikal.

Retragerea timpurie a forțelor sovietice din Kandahar pe 15 august a luat o mușcătură din cele 40th Aripa aeriană a armatei și, în timp ce unele ambarcațiuni au fost mutate la Shindand, flota de bombardiere a fost supraîncărcată. Acest lucru a oferit Romanyuk și lobby-ului MiG-27 din districtul militar vecin din Asia Centrală, oportunitatea de a prezenta mutarea ca un upgrade calitativ necesar.

Cele 134th IBAP a fost ales pentru a fi desfășurat, deși, deoarece își va lăsa în urmă cei mai noi și mai puțin experimentați piloți, a fost completat de o escadrilă transferată de la 129th IBAP. MiG-27K avansat, cu o suită de senzori electro-optici de înaltă specificație, era cel mai apreciat de piloți, dar exista sentimentul că sistemele sale ar fi de puțină valoare pe terenul dificil în care va fi folosit, în special în zonele înalte. La altitudini prezența Stingers forțat asupra avioanelor de vânătoare-bombardiere. Astfel, au fost echipate cu aeronave MiG-27D și MiG-27M, care trecuseră prin modificările obișnuite.



pentru a face față mediului de luptă afgan, cu distribuitoare de flare și ajustări ale sistemului de management al motorului pentru a gestiona aerul fierbinte și rarefiat de munte.

După antrenamentul de orientare montan la Kyzyl-Agash din Kazahstan și problema salopetelor de camuflaj și a armelor de autoapărare, regimentul s-a desfășurat la Shindand, o bază aeriană care până atunci se extinsese la o putere totală de aproape 9.000 de personal - în timp ce așezarea locală tocmai a avut loc cam 5.000 de afgani. De acolo, 134thIBAP a desfășurat operațiuni în toată țara, inclusiv în regiunile Herat și Farah, dar în primul rând în jurul Kandaharului, în sprijinul forțelor aflate în asediul rămas acolo.

În mod obișnuit, 16 MiG-27 ar fi desfășurate pe schimb, zburând fiecare trei sau patru ieșiri, echipate cu un amestec de bombe, inclusiv incendiare ZAB-100-175 și ZAB-250-200 și chiar termobarice ODAB-500 și ODAB-500P. , deși acestea din urmă erau considerate mortale, dar temperamentale. În general, nu transportau rachetele sau rachetele cu care puteau fi echipate, deoarece până la acest moment Înalțul Comandament considera ca evitarea pierderilor să fie o prioritate, iar pentru a le folosi în mod corespunzător, aeronava ar trebui să coboare la intervalele la care ar fi trebuit să coboare. fi vulnerabil la foc sau rachete AA. În consecință, nivelurile de precizie nu vor fi niciodată deosebit de impresionante, având în vedere că munițiile erau toate bombe „proaste”, iar piloții se antrenaseră în mare măsură pentru diferite tipuri de operațiuni.

Cu toate acestea, ca *Spetsnaz* patrulile au fost retrase și operațiunile cu elicopterele s-au concentrat pe protejarea forțelor în retragere, MiG-27 au putut juca un rol semnificativ în misiunile de zi și de noapte pentru a interzice rulotele de aprovizionare a rebelilor. Deși majoritatea avioanelor de luptă-bombarde trebuiau să părăsească Shindand pe 27 ianuarie, predând sarcinile rămase escadrilelor care zburau din bazele aeriene de pe partea sovietică a graniței, 134thIBAP a rămas până la sfârșitul lunii pentru a zbura o gamă finală de misiuni împotriva liniilor de aprovizionare rebele. Apoi s-au mutat la baza aeriană Kalai-Mor din Turkmenistan, în cazul în care era nevoie de o alinare a Kabulului la unsprezece oră, înainte de a se întoarce la baza lor de origine în martie.

Piloții lui 134thIBAP a avut cu siguranță șansa de a avea experiență de luptă. În cele 95 de zile de desfășurare, fiecare a înregistrat, în medie, 70-80 de ieșiri și 60-70 de ore de zbor. Jurnalul de bord al căpitanului Vladimir Pravdivet, de exemplu, arată că acesta a aruncat 36.250 kg de bombe. La fel, MiG-27 și-a făcut testul de luptă, dovedindu-se a fi un fiabil

Piloți sovietici MiG-27 după o misiune în 1980.

(Arhiva de istorie universală/
Grupul de imagini universale
prin Getty Images)

aeronave și eficiente, având în vedere nepotrivirea dintre acest conflict și tipul de război pentru care a fost proiectat să lupte, chiar dacă îi era sete și cerea piste mai lungi decât unii dintre omologii săi mai simpli.

Operațiune *Podul aerian*, ianuarie-februarie 1989

Un semn al provocărilor pe care le-ar aduce retragerea a fost asediul Kandaharului, după ce sovieticii i-au predat securitatea forțelor DRA, ca parte a unei retrageri ample în provinciile Helmand și Kandahar de sud, în august 1988. Încurajați, rebelii a preluat rapid controlul asupra majorității teritoriului, dar orașul Kandahar, al doilea ca mărime din țară, a rămas în mâinile guvernului. Pentru a-l menține aprovizionat și astfel în picioare, sovieticii au organizat ultima lor operațiune majoră în sud, cu un nume de cod destul de necriptat. *Vozdushny Most*, sau *Podul aerian*.

Sovieticii menținuseră un cantonament în Kandahar care includea clădiri guvernamentale, aeroportul, depozitele și cazarma din anii '70. 70. Brigada separată de pușcași cu motor. Acestea, împreună cu stocurile mari de muniție, au fost transferate către DRA 2nd Corp, sub general-locotenentul Nur-ul-Haq Ulumi. Totuși, cu tot titlul său impresionant, „corpul său de armată” cuprindea într-adevăr doar aproximativ 1.500 de soldați, deși a fost întărit de un batalion de tancuri din 7. 7. Brigada blindată, precum și elemente din KhAD și trupele de securitate din Sarandoy ale Ministerului de Interne.

Aceasta era încă o forță de luptă destul de eficientă, dar *mujahedin* planul era să-i înfometăm. Ei au măturat micile avanposturi rămase în afara limitelor orașului, apoi au închis mai întâi drumul care ducea la Kabul și apoi cel care leagă Kandahar de granița sovietică și orașul Kushka, care fusese o sursă cheie de aprovizionare. Guvernul DRA a cerut de urgență Moscovei pentru ajutor și, având în vedere că scopul Biroului Politic era să încerce să se asigure că regimul a supraviețuit cel puțin suficient pentru a evita jena, sovieticii au fost de acord.

Inițial, planul era să conducă un convoi de aprovizionare pe uscat de la Kushka, prin Herat, la Kandahar, condus fie de cei 15. 15. *Spetsnaz* Brigada sau 56. 56. Brigada de asalt aerian de gardă separată. Cu toate acestea, în octombrie, sovieticii au lansat operațiunea *Baraj*, o misiune similară de a împinge un convoi de 2.000 de vehicule către o altă garnizoană DRA asediată din orașul Kajaki, care păzea o centrală hidroelectrică de pe râul Helmand. A luat

După sovietic retragerea, ajutorul militar și alimentară a continuat să curgă din URSS. Aici, un muncitor afgan se descarcă provizii de alimente de la un transport sovietic de pe aeroportul din Kabul, în martie 1989. (Derrick Ceyrac/ AFP via Getty Images)



5th Divizia Gărzilor Motor Rifle două săptămâni întregi de lupte grele pentru a-și lupta spre Kajaki, cu pierderea multor camioane de aprovizionare pe drum și, în cele din urmă, s-a decis că avea mai mult sens pur și simplu să se retragă trupele guvernamentale.

Nimeni la 40th Cartierul general al armatei a avut stomacul să încerce să repete Operațiunea *Baraj*, mai ales că s-a estimat că între Partidul Islamic din Afganistan al lui Gulbuddin Hekmatyar și alte forțe rebele locale mai mici, existau aproximativ 10.000 de gherileni în și în întreaga regiune și ei au minat deja drumurile principale.

pe larg. În schimb, s-a luat decizia de a lansa o operațiune de aprovizionare aeriană masivă, sub comanda directă a generalului-maior Nikolai Pishchev, cei 40th Primul adjunct al comandantului armatei.

Aeroportul Ariana din Kandahar a fost, totuși, considerat atât nesigur, cât și lipsit de controlul adecvat al traficului aerian. Drept urmare, primele zboruri sovietice An-12 în dimineața zilei de 20 ianuarie 1989 au adus nu numai o companie de cercetași din 5th Divizia de pușcă cu motor de gardă 650th

Batalion, dar și un sistem de comunicații prin satelit R-440 care a fost rapid pus la punct pentru a permite sosirea următorului val de transporturi. În ciuda bombardamentelor rebelilor și chiar a încercărilor de a încălca perimetrul defensiv, numai în prima zi, au fost efectuate 28 de ieșiri de pe aerodromul Mary din Turkmenistanul sovietic și patru zboruri din Shindand, livrând împreună 326 de tone de marfă, dintre care 240 au fost muniții de artilerie. În plus, detaliul de protecție a aeroportului a fost întărit cu un alt pluton din 650th Batalion și șase APC-uri BTR-60PB, cu gândul că, în cel mai rău caz, la sfârșitul operațiunii trupele rămase la sol ar putea să le folosească pentru a sparge liniile inamice și a conduce către Shindand, chiar dacă în practică acest lucru ar fi fost o cursă aproape sinucigașă.

Pe măsură ce zborurile de aprovizionare au continuat, rebelii au intensificat atacurile cu mortar și rachete în încercarea de a închide pista. Pe 23 ianuarie, un An-12 a fost lovit în timp ce ateriza și a fost grav avariat, un total de 31 de rachete lovind aerodromul în acea zi. În acea seară, rebelii au încercat chiar să se infiltreze pe aerodrom, deși au fost alungați de trupele terestre. Cu toate acestea, fluxul de mărfuri a fost parțial întrerupt: în timp ce 212 de tone de provizii au fost aduse de 37 de zboruri cu o zi înainte, aceasta a scăzut la 173 de tone în 17 ieșiri pe 23.rd.



Deși Mi-24D a fost versiunea principală a acestei nave de război desfășurate în Afganistan, unele folos a fost fabricat din Mi-24P de mai târziu, care montează un GSh de 30 mm montat lateral. 30-2K dublu butoi tun automat. (Eric Bouvet/ Gamma-Rapho prin Getty Imagini)

Bombardament la mare altitudine, 1982

Bombardierul Tu-22M a oferit sovieticilor un bun puternic, capabil să lovească oriunde în țară de la baze din Uniunea Sovietică și să rămână suficient de sus pentru a fi imun la orice rebel AA. Aici, două bombardiere Tu-22M de la 185th Regimentul de aviație pentru bombardiere grele de gardă efectuează un bombardament dimineață devreme peste Valea Panjshir. Este 16 mai 1982, începutul operațiunii la scară largă Panjshir V și descarcă încărcături complete de bombe FAB-500 M-54 înainte de a se întoarce la bază. Bombardierul din fundal se grăbește în mod clar să revină la confortul bazei și a început să se incline chiar și în timp ce ultimele sale bombe părăsesc depozitul interior pentru bombe. Mai ales în primii ani, piloții păreau de prea multe ori mai puțin interesați de bombardamente precise decât de îndeplinirea misiunilor cât mai repede posibil. Cu toate acestea, având în vedere că au zburat la altitudini de obicei de 10.000 m sau mai mult și s-au bazat pe date de țintire deseori depășite sau inexacte, este pus sub semnul întrebării dacă acest lucru a avut un impact mare în practică.





Avionul de luptă MiG-29 a fost unul dintre cele mai avansate avioane din Soviet arsenal și a fost desfășurat doar ca un escortă ocazională la bombardiere cu rază lungă de acțiune la sfârșitul războiului, în primul rând în cazul în care au fost interceptați de forțele aeriene pakistaneze. (USAF)



În continuare, *celmujahedina* atacat nu aeroportul, ci depozitele care dețin proviziile și a reușit să distrugă unul care conținea 300 de tone de muniție, anulând efectiv o zi și jumătate de zboruri periculoase de aprovizionare. Într-un fel, însă, aceasta a fost o victorie pircică, deoarece i-a împins pe sovietici să lanseze o serie de lovituri aeriene pentru a-i pedepsi pe rebeli și a le degrada capacitățile de a ataca Kandahar. Su-25 de la 378th OShAP, Su-17 din 274th IBAP și MiG-27 de la 134th IBAP au fost toate implementate, cu sprijin din partea MiG-23MLD-urilor de la 120th IAP. În timp ce Su-25-urile au zburat atacuri joase – un pilot implicat a recunoscut că deseori ignorau altitudinile minime oficiale impuse din cauza prezenței Stingers, pentru a le permite să lovească cu precizie pozițiile de rachete și mortar – celelalte aeronave au menținut un ritm constant. a operațiunilor de suprimare timp de câteva zile. În plus, Tu-22M3 din 185th TBAP sub conducerea colonelului Dzhokar Dudayev (vezi caseta) a efectuat o singură ieșire pentru a lovi postul de comandă al rebelilor din satul Daman, la 10 km nord de aeroport, cu bombe demolatoare FAB-3000 de 3 tone.

Efectul a fost de a reduce densitatea focului de artilerie care sosește asupra aeroportului și de a descuraja orice atac la sol, iar până la 1 februarie aproximativ 2.600 de tone de provizii fuseseră livrate garnizoanei Kandahar. Cu toate acestea, furtuni serioase de praf i-au forțat apoi pe sovietici să oprească zborurile de ajutor până la 3 februarie. În acea perioadă, cei 40th Comandamentul armatei a decis că onoarea a fost îndeplinită, iar în seara zilei de 3^{ra} a ordonat retragerea imediată a sovieticilor la Kandahar. Chiar dacă furtunile de praf încă bateau, în acea noapte șase An-12 au evacuat toți cei 170 de soldați și tehnicieni sovietici la Ariana, sub focul puternic al inamicului. Cele 650th Armele și vehiculele grele ale batalionului au rămas cu garnizoana DRA

Războiul lui Dudayev

Un alt dintre participanții la Războiul Afgan care avea să ajungă să joace un rol disproporționat – și perturbator – în politica rusă a fost colonelul Dzhokar Dudayev. Era un cecen născut în 1944, imediat după deportarea brutală de către Stalin a întregului său popor în Siberia și Asia Centrală. Cu toate acestea, ca atât de mulți ceceni, atât din necesitate economică, cât și dintr-o cultură războinică, s-a alăturat armatei sovietice. Aflându-se în procuratură, s-a ridicat în calitate de comandant de bombardier, cu reputația de a fi înțepător și temperat, dar și dureros de sincer. Până în 1989, el comanda 326th Divizia de bombardiere grele din Tarnopol 46th Armata Aeriană Strategică în Estonia și când o escadrilă de Tu-22M3 din 185th TBAP a fost trimis temporar la baza aeriană Mary pentru operațiuni în Afganistan, el a condus desfășurarea. Deși criticii săi au susținut mai târziu că a fost vinovat de „bombardament cu covoare”, de fapt, escadrila lui a fost implicată în lovituri mai selective și mai țintite. Acest lucru nu i-a făcut niciun rău carierei, aducându-i Ordinul Steagului Roșu și promovarea la gradul de general-maior. Curând după aceea, el s-a implicat însă în politica cecenă, iar mai târziu avea să devină președinte al Republicii Cecene independente autodeclarate din Caucazul de Nord rus. Într-o ironie emoționantă, el a murit în 1996, în timpul Primului Război Cecen, ca urmare a unui atac aerian rusesc.

care, aprovizionat corespunzător, avea să reziste acum până la eventuala cădere a regimului lui Najibullah. Sovieticii au pierdut un transport An-12BP din 930th VTAP și un An-26M *Spasitela* aeronave de ambulanță din 50th OSAP, dar nu a suferit victime pe parcursul întregii operațiuni, în ciuda unei ploii de aproximativ 700 de rachete și obuze și a unui număr necunoscut de bombe cu mortar. Mai exact, datorită acestei reprovizionare – și a reamintirii voinței sovietice de a sprijini forțele DRA *in extremis* – Generalul locotenent Ulumi a reușit să dețină Kandahar, nu în ultimul rând făcând alianțe pragmatice cu grupuri rebele locale. Încă o dată, puterea aeriană sovietică s-a dovedit crucială în modelarea faptelor de pe teren și, prin urmare, a calculelor politice pe care le conduceau.

„Răsturnând ciorapii”

Războiul care fusese cândva tabu în mass-media sovietică devenise un spectacol, iar cu o metaforă pe care o vor folosi mai târziu un număr de comandanți, comentatorul TV sovietic Mihail Leshinsky a descris a doua etapă a retragerii, care a început la 15 august, ca fiind „rularea în jos a forțelor sovietice de-a lungul traseului (dezangajării) ca un ciorapă”. Aceasta a fost o fază periculoasă. Unii comandanți rebeli au fost dispuși să-și păstreze muniția pentru mai târziu, dispuși să lase operațiunea să meargă practic nestingherită. Alții căutau o ultimă șansă să-l pedepsească *Shuravi* sau au vrut să se miște repede pentru a umple vidul pe care aveau să-l lase. Cu radicali precum Gulbuddin Hekmatyar manevrând pentru a fura un marș asupra rivalilor lor, figuri și mai pragmatice, precum Ahmad Shah Massoud, s-au simțit sub presiune să acționeze, ca nu cumva să le dea rivalilor lor o cale deschisă către Kabul și putere.

În acest mediu politic și militar exploziv, sovieticii s-au îndreptat către utilizarea liberală a puterii aeriene pentru a-și curăța rutele de retragere și a forța forțele rebele care părea să încerce să facă o mișcare ostilă. Chiar și Panjshir lui Massoud, cu care cei 40th Armata a reușit să ajungă la un fel de înțelegere (spre dezgustul lui Najibullah), a primit o lovitură de precauție în controversata operațiune *Taifun*, un asalt aerian și de artilerie major care a fost



Un bombardier Tupolev Tu-16 a fost un design îmbătrânit, dar încă eficient, folosit în mod repetat peste Afganistan. Aici, unul într-o misiune de reconstituire maritimă este escortat de luptători US Navy peste Oceanul Pacific de Nord în ianuarie 1963. (© Museum of Flight/CORBIS/Corbis via Getty Images)

pur punitiv și perturbator în intenția sa. Un altul de profil înalt *Afgantsy*, parașutist colonelul Valery Vostroin, care fusese numit Erou al Uniunii Sovietice pentru isprăvile sale în război, a fost deosebit de amărât de această trădare a înțelegerii, numind-o „dezonorant... Pur și simplu i-am distrus în mod disprețuitor”.

Cu toate acestea, atacurile aeriene au continuat. Scopul a fost la fel de mult ca orice alt fel de perturbare, de a preveni concentrarea rebelilor și de a obstrucționa caravanele de aprovizionare. În acest scop, Su-17 de la 274th IBAP a început să efectueze curse nocturne nu doar în perechi și legături, ci în grupuri mari de 16 sau chiar 24 de aeronave. Su-24 au fost, de asemenea, desfășurate în număr tot mai mare și erau și mai potrivite pentru operațiunile de noapte. Aceste raiduri au fost completate de utilizarea sporită a bombardierelor grele. În toamna anului 1988, un grup special DA a fost înființat special pentru a acoperi retragerea, inclusiv Tu-16 din 251.st

Gărzile TBAP de la Bila Tserkva și două escadrile de Tu-22M3 de la 185th Paznici TBAP din Poltava. Au fost obișnuiți să bombardeze locurile din jurul Kabulului, de unde rebelii lansau atacuri cu rachete pe noapte asupra capitalei, deși rebelii au început în curând să-și monteze șinele de lansare improvizate pe camioane și să schimbe rapid locațiile pentru a evita represaliile focului de contrabaterie din garnizoana Kabul. și lovituri aeriene. Cu toate acestea, țintele lor principale erau în jurul Kandahar și Jalalabad, pe care sovieticii le abandonaseră deja. Acolo puteau opera adesea cu mai puține constrângeri, iar Tu-16-urile au început să folosească bombe masive FAB-9000 M-54, ceea ce a necesitat instalarea unor bretele speciale de reținere în docurile lor pentru bombe. În doar trei luni, avioanele Tu-16 au aruncat 289 dintre aceste brute de 9 tone și 5 m lungime, pe care un membru al echipajului de zbor le-a descris drept un „butoaie plin de iad”. Deși în anumite privințe nu erau potrivite pentru aceste operațiuni, pentru că au fost cu adevărat concepute pentru a nivela structuri urbane mari și au fost astfel risipite ștergând satele afgane, însăși amplexarea exploziei lor a fost puternică ca armă psihologică la fel de mult ca orice altceva. Mai mult, echipajele și-au dat seama că sunt deosebit de eficiente atunci când sunt aruncate în chei, unde părțile văii reflectau explozia.

Spre deosebire de majoritatea aeronavelor sovietice, avioanele Tu-16 erau în general trimise în trei, însoțite de MiG-29 sau ocazional de escorte MiG-23 sau Su-17. Tu-22M3 avea tendința de a zbura în perechi, dar raidurile mai mari ar putea fi însoțite de o versiune de război electronic Tu-22PD, deoarece exista o îngrijorare serioasă, deși una care nu s-a materializat niciodată, că Pakistanul și-ar putea intensifica operațiunile aeriene peste graniță. Atentatorii au zburat practic până în ultimul minut al ocupației și, deși Najibullah a cerut continuarea campaniei după retragere, Biroul Politic a refuzat. Cu toate acestea, bombardierii au rămas la Mary încă trei săptămâni în cazul oricărui regres catastrofal în Afganistan, înainte de a se îndrepta în cele din urmă acasă.

Un F-16BM pakistanez în zbor. Sosirea F-16, care a îmbunătățit dramatic pakistanezul

Capacitățile de interceptoare ale Forțelor Aeriene au condus la o nouă abordare asertivă față de operațiunile sovietice în apropierea sau peste granițele sale. (Asuspină)





CONSECUȚII ȘI ANALIZĂ

Acesta nu a fost un război care ar fi putut fi câștigat de puterea aeriană sovietică – dar ar fi putut foarte bine să fie pierdut fără el. S-a dovedit a fi un multiplicator de forță vital pentru forțele relativ limitate pe care Biroul Politic era dispus să le desfășoare. La urma urmei, la vârf, în 1986, OKSVA a atins doar 109.000 de angajați, mai puțin de 0,7 pe kilometru pătrat de țară, în comparație cu vârful desfășurării SUA în Vietnam în 1969, când erau mai mult de 1,6 pe kilometru pătrat. Acesta a fost, încă de la început, un război purtat la preț redus, în care conducerea sovietică, cu excepția unei scurte perioade sub Cernenko, a fost mai interesată să minimizeze costurile decât să câștige o victorie militară.

În acest context, puterea aeriană a fost adesea desfășurată în moduri care i-au frustrat pe aviatorii înșiși. Alexander Rutskoi a întrebat retoric: „De ce să zburăți, să ardeți kerosen și să aruncați sute de tone de muniție scumpă pe zi, dacă eficiența loviturilor va fi zero?” Totuși, acest lucru a fost, în multe feluri, să subestimați valoarea campaniei aeriene, care a fost atât despre perturbarea atacurilor rebelilor și încurajarea forțelor DRA cât și despre câștigarea unor bătălii. Un maior de armată care a servit în anii 40th Armata din 1987-1988 a fost sinceră cu privire la acest lucru: „Orice ar fi făcut pe câmpul de luptă, cea mai mare valoare a aeronavei noastre a fost să le reamintească tuturor, prieteni și inamici, ceea ce noi *ar putea*do.’

Il-76 a fost pilonul de sprijin al transportului aerian strategic al trupelor sovietice. Aceasta, fotografiat aducând soldați înapoi de la aeroportul din Kabul, este în imaginea Aeroflot, compania aeriană de pavilion sovietic, dar ar putea opera cu echipaj militar de la VTA. (Patrick Robert/Sygma prin Getty Images)

Un bilanț

Sovieticii au pierdut aproximativ 333 de elicoptere și 125 de avioane cu aripi fixe peste Afganistan, din cauza accidentului și a acțiunii inamice. Acesta a fost, desigur, un bilanț teribil, mai ales când sunt luați în considerare piloții și echipajele aeriene care au murit și ele. Prin comparație, totuși, războiul din Vietnam, deși de două ori mai lung, a luat o mușcătură mult mai mare din mijloacele aeriene ale SUA: peste 3.700 de avioane și 5.600 de elicoptere. Asta nu pentru a face nicio comparație directă între armatele respective – americanii luptau nu doar cu insurgenții, ci și cu un inamic hotărât de stat-națiune, cu toate capacitățile aeriene și antiaeriene pe care le presupune. De asemenea, luptau războiul într-un mod diferit. Mai degraba,



Mareșalul Serghei Akhromeyev a fost unul dintre ofițerii remarcabili ai generației sale, care a jucat un rol cheie în planificarea invaziei Afganistanului în 1979 și a fost șeful Statului Major General pentru o mare parte a războiului (1984–88).

(mod rusesc)

este de a evidenția caracterul relativ limitat al conflictului, angajamentul sovietic și, prin urmare, pierderile acestora.

Pierderi de elicoptere sovietice și DRA în Afganistan (luptă și accident)			
	sovietic	DRA	Total
Mi-6	28		28
Mi-8 (toate variantele)	174	233	407
Mi-10	1		1
Mi-24 (toate variantele)	129	72	201
N / A	1	33	34
Total	333	338	671

Războiul nu a fost câștigat, dar se poate dezbate dacă a fost sau nu pierdut cu adevărat. Generalii, când au fost întrebați ce niveluri de forță ar avea nevoie pentru a câștiga, au sugerat jumătate de milion de soldați și de patru ori mai multe avioane, ceva ce Politburo nu ar fi acceptat niciodată. Pierderile au fost suportabile, chiar și în contextul decăderii economiei sovietice, precum și consecințele politice la fel. Cu toate acestea, puterea aeriană a făcut diferența. Ca să-l citez pe generalul Rodionov, fostul 40th Comandant al armatei, care a ajuns pentru scurt timp ministru al apărării: „Fără „platele turnante” [elicoptere] și „rooks” [Su-25], am fi avut nevoie de două ori mai mulți oameni pentru a realiza jumătate mai mult”.

Pierderi de avioane sovietice cu aripă fixă în Afganistan (luptă și accident)												
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	Total
An-12					3	2	1	1	2		1	10
An-26							1	1	2	1	1	6
An-30							1					1
Il-76	1					1						2
MiG-21		6	1	7	2	5						21
MiG-23							5		3	2	1	11
Su-17		1	2	1	3	8	3	9	4	3		34
Su-24										1		1
Su-25			1		1	4	1	8	8	12	1	36
Iac-28			1						1			2
Total	1	7	5	8	9	20	12	19	20	19	4	124

Adaptare

În ciuda aspectului său adesea ascuns, armata sovietică s-a dovedit o organizație de învățare eficientă, chiar dacă uneori în moduri neoficiale, în dezacord cu practica sa oficială. Din mai multe motive, Statul Major nu a întreprins nicio analiză unică, definitivă, așa cum a făcut-o a războaielor trecute. În parte, acest lucru s-ar fi putut datora faptului că, așa cum se discută mai jos, a fost privit ca o singură dată regretabil, în parte din cauza disconfortului ideologic legat de un război în care ei erau puterea imperială, dar mai ales din cauza frământărilor în care URSS era în descreștere până la momentul retragerii. Acestea fiind spuse, multe instituții militare de învățământ și centre de cercetare au condus propriile studii, de la Academia Militară Vorosilov a Statului Major General până la 30 de ani.th Ordinul Institutului Central de Cercetare Steaua Roșie, specializat în domeniul aviației.

O parte din acestea au contribuit la adaptările tehnice efectuate, de la îmbunătățirea modului în care motoarele elicopterelor ar putea face față condițiilor afgane până la dezvoltarea de contramăsuri pentru MANPADS.



Un Mi-24 escortează un transport de trupe Il-76 când părăsește aeroportul din Kabul la 6 februarie 1989, trăgând rachete de rachetă către distrage atenția oricăror atacuri rebele SAM. (Eric Bouvet/Gamma-Rapho prin Getty Images)

Au existat, de asemenea, răspunsuri tactice și organizaționale care au avut originea în astfel de cercetări, cum ar fi practica folosirii fulgerelor cu parașuta pe timp de noapte pentru a-i orbi pe tunerii rebeli sau noțiunile în evoluție despre cum ar putea fi integrate elicopterele în activitatea Brigăzii de aterizare de asalt (DShB).

Cu toate acestea, probabil că multe dintre cele mai importante inovații au venit din experiențele din teatru. Ca și armata, de exemplu, forțele aeriene au câștigat o nouă apreciere a importanței inculcării unui simț al inițiativei ofițerilor săi și dorința de a le oferi un grad de flexibilitate tactică. Au ajuns să realizeze că un sistem care a fost bazat atât de mult timp pe unități mari care funcționează sub o ierarhie rigidă nu funcționează în contra-insurgență. De exemplu, conceptul de „vânătoare liberă”, atunci când unei perechi sau unei legături de aeronave li s-a oferit o zonă în care să opereze și le-a lăsat în mare măsură propriilor dispozitive nu era complet nou – Il-2 original *Shturmovik* aeronavele de atac practicaseră ceva similar în timpul celui de-al Doilea Război Mondial – dar a fost dus la un nou nivel în Afganistan.

Protejarea Mi-6

Mi-6 greoi era un elicopter de transport greu de preț neprețuit, dar și o țintă premiantă pentru operatorii rebeli MANPADS și una vulnerabilă. S-au făcut eforturi considerabile pentru a-l proteja de focul rebelilor AA. În primul rând, după ce au aflat că rezervoarele sale de combustibil erau predispuse să fie perforate și incendiate, inginerii sovietici l-au căptușit cu spumă poliuretanică pentru a reduce pericolul de incendiu și explozie. Mai activ, toate Mi-6-urile care operau în Afganistan au fost echipate cu lansatoare de flare ASO, dar eforturile de a instala deflectoare pentru a-și reduce semnătura infraroșu s-au prăbușit din cauza puterii mari a motoarelor sale masive Soloviev D-25V. Utilizarea lor s-a schimbat, de asemenea, aproape toate misiunile sale fiind zburate pe timp de noapte din 1986, luminile lor stinse, cu excepția decolării și aterizării, traficul radio a fost menținut la minimum și adesea o pereche de Mi-8MT sau chiar Mi-24 ca escortă, în funcție de riscurile fiecărei misiuni specifice. Mai mult, sovieticii au introdus un program de antrenament dedicat piloților Mi-6 care erau trimiși în Afganistan la un teren de antrenament montan lângă Chirchik și, de asemenea, într-o instalație de deșert de lângă Bukhara, bazat pe unul similar deja utilizat pentru piloții Mi-8. Acolo, ei aveau să petreacă până la trei săptămâni fiind forțați în circumstanțele specifice din Afganistan, diverse tehnici pe care piloții anteriori le-au învățat, cum ar fi pentru o coborâre rapidă, tirbușonată, în zonele de aterizare „fierbinte”. Chiar și așa, li s-au interzis zbururile de personal din cauza riscurilor până în timpul retragerii, când nevoia de a muta trupele a devenit rapid atât de presantă încât generalul-maior Romanenko, comandantul celor 40.th Forțele aeriene ale armatei, au aprobat un plan ca acestea să fie folosite pentru evacuări, dar numai dacă zburau noaptea și fiecare pasager era echipat cu o parașută. Într-o lună, patru Mi-6 din 280.th OVP a reușit să transporte aproximativ 7.000 de soldați din baze îndepărtate, purtând de obicei 50 de oameni la un moment dat și zburând una sau două călătorii dus-întors pe noapte.



Mohammad Najibullah revizuirea Armatei Roșii soldați care mășăluiau prin Kabul în octombrie 1986. La acea vreme, el era Marea speranță a Moscovei de a schimba războiul, dar în cele din urmă va fi spânzurat în același oraș în 1996, când talibanii au luat cu asalt ONU. compus unde el căutase adăpost. (Daniel Janin/AFP via Getty Images)

De asemenea, corecțiile tehnice improvizate au fost adoptate mai pe scară largă. În timp ce majoritatea aeronavelor cu aripă fixă erau de obicei rotite în și din Afganistan împreună cu echipajele lor, elicopterele au fost în general lăsate pe loc pentru a minimiza întreruperile activității lor și efortul de a le transporta. Prin urmare, a fost un noroc dacă un nou echipaj va primi un „zero” – o ambarcațiune recent comandată – sau ceva deja cu sute de ore de utilizare grea. Un Mi-24 tipic, de exemplu, ar dura 360-450 de ore de zbor pe an în Afganistan, din speranța de viață planificată înainte de casare sau revizie totală de 1.000 de ore. Echipajele de zbor și de la sol au devenit foarte experimentate cu o gamă largă de hack-uri pe teren, de la pornirea motoarelor cu bateriile din tancuri și IFV-uri până la utilizarea aerului comprimat destinat în alte scopuri pentru a curăța filtrele de aer înfundate cu praf și nisip.

Impact

În acest context, este cu atât mai surprinzător că, după ce au învățat atâtea lecții în școala grea a Afganistanului, armata sovietică a uitat asiduu și deliberat pe majoritatea dintre ele. Ideea din 1989 era că Moscova nu va fi niciodată atât de proastă încât să se lase absorbită din nou de

un război de contra-insurgență într-o țară islamică muntoasă și, în schimb, a trebuit să se întoarcă la misiunea sa de bază de a putea duce un război mecanizat major pe câmpiile Europei. A existat o dezbatere acerbă în culise cu privire la acest lucru, dar în cele din urmă s-a simțit că, deși multe lecții tehnice valoroase au fost învățate și vor fi reținute, cele tactice și doctrinare ar afecta de fapt această misiune. Cu excepția parțială a parașutiștilor VDV și *Spetsnaz* forțelor speciale, lecțiile din Afganistan au fost aproape curățate din memoria instituțională a armatei sovietice.

Desigur, trista ironie este că următorul război pe care îl va duce Moscova a fost în anii 1990 post-sovietici, o încercare de a preveni separarea Ceceniei de Federația Rusă. Din nou, soldații ruși aveau să ducă un război de contra-insurgență într-o țară islamică muntoasă și multe dintre aceleași lecții trebuiau să fie reînvățate dureros.

După retragere

Cu toate acestea, acest lucru nu a fost nimic pentru soarta forțelor DRA. Pentru o vreme, s-au dovedit egali cu sarcina dificilă care le avea în față. Najibullah s-a dovedit un operator politic abil, pitting



Epavele abandonate ale avioanelor de vânătoare Su-7 și Su-17 ale forțelor aeriene afgane la Shindand baza aeriana. (Jonathan Saruk/Getty Images)



Moscova cu guler albastru
suburbia Lyubertsy
a furnizat un număr
disproporționat de lipituri către
Afganistan, iar un Mi-24 a fost
folosit pentru acest monument
impunător al celor căzuți. (©
Mark Galeotti)

trib împotriva facțiunii, răzvrătiți moderati împotriva liniei dure. Forțele DRA în felul lor au reușit și ele să facă față – nici măcar nu au încercat să dețină toată țara, ci doar principalele orașe, chiar și în fața coordonării *mujahedin* atacuri. În 1989, de exemplu, DRA a luptat împotriva unei armate rebele de 10.000 de oameni, reunite în mare parte de agenția pakistaneză de informații inter-servicii (ISI), hotărâtă să încerce să cuprindă Jalalabad. Acest lucru a implicat nu doar lupte dure la sol, ci și un ritm fără precedent de ieșiri ale Forțelor Aeriene DRA, inclusiv utilizarea transporturilor An-12, modificate pentru a arunca bombe cu dispersie de la altitudini suficient de mari pentru a fi în afara intervalului Stinger.

Cu toate acestea, o încercare de lovitură de stat a elementelor facțiunii Khalq din cadrul PDPA – cunoscută acum sub numele de Watan sau Partidul Național – a slăbit grav poziția lui Najibullah, în special odată cu desertarea ministrului Apărării Shahnawaz Tanai. Lovitura mortală a fost prăbușirea URSS la sfârșitul anului 1991, deoarece noul guvern rus al lui Boris Elțin a refuzat categoric să continue să ofere ajutor Kabulului. Deși regimul lui Najibullah a rezistat pentru scurt timp, s-a prăbușit în aprilie 1992, iar Kabul a devenit premiul pentru care s-au luptat Massoud, Gulbuddin Hekmatyar și fostul comandant DRA Abdul Rashid Dostum. Forțele aeriene suferise în mod deosebit de grav din cauza sfârșitului aprovizionării cu piese de schimb și combustibil din partea URSS, iar prin anii 1990 numărul de avioane utilizabile în Afganistan a scăzut constant, până în anul 2000 nu mai funcționau decât o mână de elicoptere. .

Între timp, cel *Afgantsy* despre care se aștepta să devină comandanții înalți din următoarea generație care remodelau armata și forțele aeriene sovietice cu lecțiile războiului s-au trezit într-o țară care se prăbușise spre colaps. Unii dintre ei au devenit politicieni precum Gromov și Rutskoi, unii au devenit rebeli ca Dudayev, dar niciunul dintre ei nu ar avea cu adevărat șansa să aplice ceea ce au învățat. În schimb, Afganistanul a devenit o poveste aproape mitică de avertizare. După cum a recunoscut un fost pilot Su-25 în 1991: „Am servit două turnee în *afgan*, am primit steaua maiorului meu acolo, dar deja, când aud oameni vorbind despre război, par să vorbească despre un război total diferit, unul în care avioanele cădeau din cer în fiecare zi, iar noi bombardam civili cu covoare. pentru naiba... Cine va spune povestea adevărată a ceea ce am făcut noi, „costume albastre” acolo?”